BROCHURE

COMPILÉE ET PUBLIÉE SOUS LES AUSPICES DES

Bureaux de Commerce de Montréal et de Québec.

SYSTEME TELEGRAPHIQUE

POUR LES

Cotes et les Iles du Golfe et du bas du Fleuve St. Laurent

ET LES

COTES DES PROVINCES MARITIMES

DANS SES RAPPORTS AVEC LA MARINE, LES PECHERIES ET LE SERVICE DES SIGNAUX.

MONTREAL :

DES PRESSES A VAPEUR DE "LA MINERVE," NOS. 212 ET 214, RUE NOTRE-DAME.

1879

Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/systemetelegraph00mont_0

R8346961

RAPPORT

D'UN

COMITE SPECIAL NOMME PAR LA CHAMBRE DES COMMUNES

EN 1876.

Le Comité Spécial, chargé de s'enquérir de la possibilité d'établir un réseau de télégraphe sous-marin, ainsi que des avantages et de la nécessité d'un tel réseau de télégraghe dans les eaux du fleuve et du golfe St. Laurent et dans les eaux environnantes, a l'honneur de faire rapport comme suit :

Votre comité a obtenu les témoignages de divers témoins, et, après mûre délibération, il est prêt à recommander, dans le but de satisfaire aux besoins du commerce et de la navigation, et de doter le fleuve et le golfe St. Laurent ainsi que les côtes de l'Atlantique de ce degré de sureté indispensable à la protection des personnes et des biens, la nécessité d'établir un réseau complet de télégraphe sous-marin, reliant les îles du golfe et les endroits éloignés de la terre ferme aux lignes télégraphiques en existence dans le pays. Il recommande de plus qu'un vapeur de forte capacité soit placé à quelque poit central, comme à Gaspé, pour co-opérer avee ce réseau télégraphique, que l'on érige des sémaphores pour correspondre avec les phares de tous les points importants, que les phares établis à tous les postes importants soient en communication directe avec les lignes télégraphiques, enfin, que les gardiens de ces phares soient capables d'agir comme opérateurs de télégraphe.

Votre comité ne s'attend pas que tout le réseau puisse s'établir intégralement dans une année ou deux, mais sa nécessité se fait tellement sentir que le comité croit devoir soumettre les recommandations particulières suivantes à l'examen sérieux du gouvernement. Ces recommandations, comprenant trois divisions, prennent rang suivant leur importance, comme suit :

I.

Un câble devant relier, s'il est possible, l'île d'Anticosti à la rive nord du St. Laurent, distance d'environ 24 milles, et dont le coût est estimé à environ $1,500 par chaque mille qui sera posé, soit à	$ 36,000
Avec une ligne télégraphique sur la terre ferme depuis Murray Bay jusqu'à Mingan, distance d'environ 385 milles, et dont le coût est estimé à $110 par mille pour les premiers soixante-quinze milles, et à $300 par mille pour les 330 milles qui restent, soit à	101,250
Faisant pour la ligne sur la terre ferme et pour le câble sous-marin un total de	$137,250
Dans le cas où il ne serait pas possible de poser un câble du côté nord, nous recommandons qu'il en soit posé un entre le côté sud de l'île d'Anticosti et la côte de Gaspé, distance d'environ trente-huit milles, devant coûter d'après l'estimation $1,500 par chaque mille qui sera posé, soit	$ 57,000
Avec une ligne sur la terre ferme depuis Murray Bay jusqu'à Moisie, distance d'environ 285 milles, et dont le coût est estimé à $110 par mille pour les soixante-quinze milles, et à $300 par mille pour les 210 milles qui restent, soit à	71,250
Faisant pour le câble et la ligne de terre un total de	$121,250

En laissant la distance entre Moisie et Mingan, et la côte à l'est, à être complétée avec la troisième branche.

II.

Un câble à partir des îles de la Madeleine jusqu'au Cap-Breton, probablement jusqu'à la Baie St. Laurent, distance d'environ quarante-huit milles, et dont le coût est estimé $1,500 par mille, soit à..... $ 72,000

Avec une ligne sur la terre ferme depuis la Baie St. Laurent jusqu'à Beddeck, Cap-Breton, distance d'environ soixante-quinze milles, et dont le coût est estimé à $100 par mille, soit à..... 7,500

Une ligne sur terre depuis la Pointe Escuménac jusqu'à Chatham, distance d'environ vingt cinq milles, et dont le coût est estimé à $100 par mille, soit à..... 2,500

Une ligne sur terre depuis la Pointe Miscou jusqu'à Shippegan, distance d'environ vingt-cinq milles, et dont le coût est estimé à $100 environ par mille, soit à..... 2,500

Les deux lignes ci-dessus se trouvent sur la côte du Nouveau-Brunswick :

Une ligne sur terre sur l'île du Prince-Edouard, depuis la Pointe Nord jusqu'à la station télégraphique la plus voisine, distance d'environ 10 milles, et dont le coût est estimé à $100 par mille, soit à..... 1,000

Aussi, une ligne sur terre encore sur le même île, de la Pointe Est à la station télégraphique la plus voisine, distance d'environ 8 milles, et dont le coût est estimé à $100 par mille, soit à..... 800

Une autre ligne sur terre depuis Matane jusqu'a la rivière au Renard, distance d'environ 165 milles, à $110 par mille, soit à..... 18,500

Total..... $104,800

III.

Un câble à partir des Rochers aux Oiseaux jusqu'aux îles de la Madeleine, distance d'environ seize milles, et dont le coût est estimé à $1,500 par chaque mille de posé, soit à..... $24,000

Un câble depuis l'île St. Paul jusqu'au Cap Breton, probablement à la Baie St. Laurent, distance d'environ seize milles, et dont le coût est estimé à $1,500 par chaque mille posé, soit à..... 24,000

Une ligne à terre sur l'île d'Anticosti, en longeant le côté sud, depuis la Pointe-Ouest, et faisant le tour par le cap Est jusqu'à la Baie au Renard, distance d'environ 145 milles, et dont le coût est estimé à $300 par mille, soit à..... 43,500

Une ligne à terre sur les îles de la Madeleine, longue d'environ trente-huit milles, et dont le coût est estimé à $180 par mille, soit à..... 6,840

Une ligne à terre sur la rive nord du St. Laurent, depuis Moisie jusqu'à Mingan, distance d'environ 100 milles, et dont le coût est estimé à $300 par mille, soit à..... 30,000

Total..... $128,340

L'exposé ci-dessus indique que le coût de tout le réseau sera pour :—

La 1ère division..... $137,250
La 2ème division..... 104,800
La 3ème division..... 128,340

Faisant un total de $370,390

Le comité recommande que, lorsqu'il sera fait une exploration pour la pose d'une ligne télégraphique sur la rive nord du St. Laurent, l'on examine la côte à partir de Mingan et en gagnant l'est, afin que l'on puisse s'assurer jusqu'à quel point pourra se prolonger la ligne.

Votre comité ne saurait insister trop fortement auprès de Votre Honorable Chambre sur la nécessité d'établir un tel réseau télégraphique. Les témoignages recueillis démontrent qu'il sera effectué annuellement une économie égale au coût total des travaux à faire, si l'on établit ce réseau important de lignes télégraphiques, tandis que la voix de l'humanité demande énergiquement que cette entreprise s'accomplisse et pour protéger et pour sauver la vie des individus.

Les témoignages, qui ont été donnés devant ce comité, accompagnent ce rapport, et nous prions Votre Honorable Chambre d'en prendre communication pour y puiser des renseignements encore plus précis relativement à ce projet.

Le tout, néanmoins, est respectueusement soumis.

THÉODORE ROBITAILLE,

Président.

EXTRAITS DES TÉMOIGNAGES ANNEXÉS AU RAPPORT

MEMOIRE SUR LES COMMUNICATIONS TÉLÉGRAPHIQUES AVEC LE BAS DU FLEUVE ST. LAURENT,

Rédigé par M. William Smith, Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries, et destiné au comité de la Chambre des Communes.

Le soussigné, conformément à la réquisition de ce comité le priant d'exprimer son opinion sur l'opportunité d'établir un réseau de communications télégraphiques entre l'île d'Anticosti, les îles de la Madeleine et la terre ferme, dans la province de Québec, soumet respectueusement le mémoire suivant sur cette question :—

Avant d'entrer en matière, cependant, il saisit cette occasion d'informer le comité qu'il n'est pas autorisé de la part du gouvernement à traiter cette question, et que les observations suivantes, qui s'y rattachent, ne contiennent seulement que son opinion personnelle sur la matière, et non pas celle de son département.

Le soussigné est d'opinion qu'il serait grandement à souhaiter, dans l'intérêt du commerce et de la navigation, que l'on étendit les communications télégraphiques depuis la terre ferme jusqu'à l'île d'Anticosti, où ont fait naufrage un si grand nombre de navires, dont quelques-uns avaient à bord des cargaisons de grande valeur. Comme il n'existe actuellement aucune communication régulière par vapeur entre cette île et la terre ferme, pour parer aux éventualités du naufrage des navires, il s'ensuit qu'il s'écoule généralement un temps considérable avant que la nouvelle de tel naufrage parvienne à la terre ferme ainsi qu'aux propriétaires ou agents du navire ; et danc le cas où il arrive que les naufrages ont lieu à une époque avancée de l'automne, soit sur l'île d'Anticosti, la rive nord du golfe, soit sur les îles de la Madeleine, il pourrait se faire que la nouvelle n'en fut transmise à Québec que le printemps suivant, à une époque où le navire et la cargaison auraient probablement disparu.....

.....

Le soussigné est encore d'avis que dans le cas où l'on établirait une ligne de télégraphe entre la terre ferme et l'Ile d'Anticosti, ainsi que les îles de la Madeleine d'un côté, et entre la rive nord du golfe St. Laurent et Québec de l'autre, il serait grandement à désirer qu'un des vapeurs du gouvernement stationnât dans le havre de Gaspé, qui est un point bien central et partant avantageusement situé pour porter secours aux navires ainsi qu'aux équipages naufragés dans le golfe.

.....

Présenté avec les compliments des Bureaux de Commerce de Montréal et de Québec.

Sommaire des naufrages et des accidents—de 1869 à 1875.

—	Navires perdus.	Tonnage.	Vies perdues.	Valeur.
De l'Ile-Verte à la Baie de Gaspé	39	23,061	Aucune	$814,352
De la Rivière Saguenay au Sept Iles	21	8,392	45	143,600
Isle d'Anticosti	23	14,369	5	188,400
Iles de la Madeleine	61	11,777	48	382,550
	144	57,599	98	$1,533,902

WM. SMITH,
Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 4 avril 1876.

OBSERVATIONS DE W. F. WHITCHER, ECR., COMMISSAIRE DES PECHERIES.

Les observations suivantes sont tout-à-fait indépendantes de la question de l'opportunité ou de la possibilité de l'établissement de communications télégraphiques entre la terre ferme du sud et les îles et la terre ferme du nord dans le fleuve et golfe St. Laurent, dans les intérêts du commerce et de la navigation. Elles se rattachent exclusivement aux importants intérêts des pêcheries.

Les observations que l'on a pu faire depuis plusieurs années au sujet du développement de nos ressources maritimes ont fortement démontré la nécessité de relier les districts de pêche extérieurs au moyen de promptes voies de communication entre les marchés et les lieux de production.

Tel est l'aspect général de la question. Elle présente d'autres points de vue d'une nature plus ou moins spéciale, mais subordonnés à l'importance plus grande de développer l'industrie de nos pêcheries. Il s'agit principalement :

1o. D'augmenter la production pour le commerce étranger et la consommation indigène, de façon à favoriser directement et indirectement la prospérité du pays, en activant la construction des navires et le commerce, et en fournissant des substances alimentaires additionnelles, ce qui a pour effet de diminuer la cherté de la vie, et d'attirer la population, le travail et le capital dans le pays.

2o. De faciliter l'établissement des côtes où la pêche seule est praticable, et où l'agriculture et la pêche en étant combinées peuvent servir à oecuper et à faire vivre les habitants.

3o. D'habituer la population aux périls de la mer et de donner confiance à ses membres isolés, qui par suite de leur mode de vie précaire et pleine de dangers, ignorent nécessairement ces événements qui ont pour effet de créer un sentiment national éclairé en même temps qu'un esprit de loyauté au pays et à ses institutions, avec lesquels ils n'ont qu'un rapport purement matériel, tandis qu'il devrait être moral ou politique.

Le rayon que le système proposé embrassera d'une manière plus spéciale est d'environ 27,600 milles carrés, et comprend des emplacements de pêche étendus et productifs. Un capital énorme tant du pays que de l'étranger est engagé dans cette étendue et s'élève probablement à plus de huit millions de piastres. Les canadiens et les étrangers retirent annuellement des produits de la mer dans ce rayon une valeur d'environ douze millions de piastres. Quatre-vingt à cent-vingt mille âmes de notre population y trouvent leur subsistance.

Ces chiffres sont de nature à nous démontrer combien l'espace est vaste, et combien ses ressources peuvent contribuer à notre développement industriel.

Ils font voir aussi de quelle importance a pour le progrès du pays tout système qui tend à donner de l'encouragement ou des garanties aux capitatistes et pêcheurs qui travaillent au développement d'une richesse nationale d'une aussi grande valeur intrinsèque. L'exploitation d'une industrie comme celle de la pêche dans ces vastes espaces est nécessairement accompagnée de bien des dangers et d'inconvénients tout particuliers.

Les cas de pertes de vies et de bateaux sont fréquents. Le succès dépend beaucoup des saisons. Il y a beaucoup de poissons aux habitudes nomades qui sont capricieux dans leurs mouvements. Le poisson peut-être abondant ou rare dans des lieux où les colons qui comptent exclusivemeut sur la pêche se trouvent sans d'autre moyen de subsistance. A vingt milles des établissements, sur un côté stérile et inhabité, le poisson peut aller se placer là où il sera impossible de connaître son lieu de retraite. Le poisson pourra aborder ailleurs, mais là où les bateaux et les pêcheurs ne pourront l'atteindre, et des pêcheurs qui n'en seront pas très-éloignés ne pourront pas cependant prendre suffisamment de poisson pour leur approvisionnement d'hiver. Il se peut que des bateaux reviennent vides après toute une saison, après avoir parcouru les emplacements de pêche où le poisson abondait auparavant et où il abondera plus tard. Il se peut que quelques-uns perdent la plus grande et la meilleure partie de la saison à la recherche du poisson. Toutefois les eaux sont très-poissonneuses, et tôt ou tard le poisson s'approchera des côtes où il fréquenetra les battures. Il semble possible avec notre progrès moderne de prendre des mesures pour obvier à ces vici-situdes. Le plan qui me semble le plus praticable est celui d'un système télégraphique qui reliera les points principaux dans ce rayon. On a adopté dans une certaine mesure un plan de stations de signaux d'où l'on peut observer et faire connaître les mouvements du poisson en Norvège, en Hollande, en Allemagne, en Sicile et sur la côte de Cornwall. Ce systéme a rendu des services précieux anx pêcheurs et a beaucoup favorisé le développement des pêcheries dans chacun de ces pays. Il serait sans aucun doute avantageux aux pêcheurs canadiens et à ceux qui habitent la côte et se livrent en même temps à l'agriculture. Tout en offrant plus d'encouragement et de garenties aux capitalistes et en inspirant confiance à ceux qui sont exposés à des dangers, cela nous permettrait indubitablement d'augmenter la production et par conséquent nos exportations. Ces résultats faciliteront l'augmentation de la population, qui aura ainsi la perspective de profits plus grands et la certitude de secours dans le cas de disette ou de désastres causés par les tempêtes.

.....

W. F. WHITCHER,
Commissaire des Pêcheries.

OTTAWA, 21 mars 1876.

MONSIEUR,—Ayant été requis par votre honorable comité, dans une entrevue que j'ai eue avec lui, le 17 courant, de lui faire connaître mes impressions sur l'opportunité et la possibilité d'établir un réseau de lignes télégraphiques entre les points les plus importants du fleuve et du golfe St. Laurent, ainsi que les occasions que j'ai eues ponr pouvoir me former une opinion sur cette question,—

Je prends la liberté de déclarer respectueusement que, depuis l'époque où j'ai commencé à exercer mes fonctions de surintendant général des phares dans le pays, j'en ai souvent fait la visite et je me suis rendu fréquemment dans les postes établis pour porter secours aux marins naufragés sur les îles et les points principaux sur les rives du St. Laurent, au point que je connais parfaitement chacun de ces postes, tous les genres de difficultés qu'il y a à surmonter, et la perte de temps qu'il faut subir lorsqu'il s'agit d'envoyer chercher des secours dans le cas des neufrages qui arrivent à une certaine distance des stations télégraphiques.

Je crois pouvoir affirmer en toute sûreté que les cas où il nous est arrivé des secours assez à temps pour être d'une certaine efficacité, ont été peu nombreux, et que les choses auraient pris une toute autre tournure si les secours demandés

eussent été envoyés quelques heures après qu'un navire se fut trouvé dans une position difficile.

C'est alors que l'on voit la nécessité d'avoir des stations télégraphiques le long de la côte et sur les îles où ont lieu la plupart des naufrages.

Il est de la plus haute importance que l'on prenne, en conséquence, des mesures pour établir des communications par le télégraphe avec le côté sud de l'île d'Anticosti.

.....

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. TOMLINSON,
Surintendant général des phares.

Honorable Dr. Robitaille, M.P.,
Président du comité spécial
du réseau de télégraphe sous-marin
dans le St. Laurent.

J. U. Gregory, Ecr., agent du département de la Marine et des Pêcheries, Québec, a fait la déclaration suivante :

Je regarde l'établissement d'un réseau de télégraphes, reliant les îles du golfe St. Laurent avec la terre ferme, et faisant aussi connexion avec les lignes télégraphiques sur les rives nord et sud du fleuve, comme ayant une importance vitale pour la marine marchande du Canada. Un vapeur, stationnant à Gaspé, rendrait d'immenses services en sauvant les personnes et les biens dans le cas où il se trouverait à proximité des navires qui font naufrage, ainsi que dans les endroits où on pourrait se mettre en communication avec lui.

D'après mon expérience personnelle et les renseignements que j'ai obtenus de navigateurs expérimentés, qui connaissent parfaitement la rive nord, il semble qu'il n'y aurait aucune difficulté à établir une ligne télégraphique depuis Québec jusqu'à la Pointe des Monts, et au-dessous, si l'on fait exception de la région située dans le voisinage de la rivière Godbout, mais qui n'entraîne qu'une question de frais, pour l'entretien de cette partie de la ligne.

Je crois que bon nombre de navires qui ont fait naufrage, et entre autres le "Shandon," jeté à la côte sur l'Ile d'Anticosti, aurait pu être sauvé, s'il eût été possible de se procurer un puissant remorqueur dans l'espace de vingt-quatre heures ; et si ce réseau de lignes télégraphiques eût été établi, un vapeur, stationnant à Gaspé, dans le cas du "Shandon," aurait pu lui porter secours dans l'espace de dix ou douze heures. Il était impossible que la nouvelle du naufrage du "Shandon" pût arriver à Québec avant qu'elle n'eût été apportée par un navire à voiles traversant à Gaspé, et le temps qu'il aurait fallu pour transmettre cette nouvelle aurait dépendu du temps et du vent, ainsi que du fait qu'il se serait trouvé là un navire à voiles, prêt à porter la dépêche. Je crois que la nouvelle dans ce cas, n'arriva a Québec qu'au bout de dix-neuf jours. .....

Dans plusieurs cas, comme dans celui du "Royal Charter," dans la Baie au Renard, à l'Ile d'Anticosti, et dans celui du "Doctor Juris Judson," navire norvégien, près des Iles Caribou, sur la rive nord, navires qui avaient tous deux des cargaisons de valeur en vins et autres liqueurs, on aurait pu sauver au revenu public une somme très considérable, vû le montant qu'on aurait pu percevoir pour droits de douane sur leurs cargaisons.....

L'honorable George Howlan, Sénateur, Ile du Prince-Edouard, constructeur et propriétaire de navires, a donné le témoignage suivant :—

J'exploite l'industrie de la pêche sur une très grande échelle dans le golfe St. Laurent. Je suis d'avis que le réseau de télégraphe que l'on propose d'établir dans le golfe sera bien accueilli de tout le monde. Il aura assurément l'effet de réduire les taux d'au moins la moitié. Dans l'état actuel des choses en Angleterre et en Canada, les navires en destination des ports situés à l'intérieur du golfe et en

remontant le fleuve St. Laurent, ont deux taux à payer, l'un pour les risques en dehors du golfe, l'autre pour ceux de l'intérieur ; et il y a plusieurs compagnies qui n'effectueront aucune assurance quelconque pour le golfe après le premier novembre .....

L'année dernière, un navire de 460 tonneaux fut jeté à la côte au Cap Nord, et s'il eût existé un réseau de télégraphe, et que par ce moyen on eût été capable d'avoir à temps du secours, il ne se serait pas perdu totalement, comme la chose est arrivée. Des faits semblables se répètent constamment, et il est grandement nécessaire que l'on adopte quelque mesure dans ce sens pour diminuer la quantité de personnes et d'effets qui périssent.....

A. J. Yeo, Ecr., M.P , Ile du Prince-Edouard :—

Je suis d'avis que l'on devrait prolonger le réseau de télégraphe jusqu'à la pointe nord est de l'Ile du Prince-Edouard, ainsi que jusqu'au groupe des îles de la Madeleine, le Rocher aux Oiseaux, etc. Ce prolongement, je le considère comme étant de la plus haute importance. Il y a environ trois ans, une barque chargée de douves et d'avoine, du port de 400 tonneaux, mettait à la voile dans la Baie de Richemond, à l'Ile du Prince-Edouard, en destination de Bristol, en Angleterre. Sortie de la Baie, elle allait s'échouer sur les îles de la Madeleine dans le mois de novembre. Des hommes qui composaient l'équipage, six périrent et cinq furent sauvés ; mais ces derniers durent passer tout l'hiver sur l'île. La barque resta échouée pendant presque tout l'hiver ; elle avait touché, mais elle ne se brisa totalement qu'un certain temps seulement après avoir touché.

La distance entre la Baie de Richemond et les îles de la Madeleine est d'environ soixante-dix milles, et en droite ligne elle est entre l'Ile du Prince-Edouard et les îles de la Madeleine, d'environ quarante-cinq milles. S'il eût existé un télégraphe communiquant entre les îles de la Madeleine et l'Ile du Prince-Edouard, nul doute que nous aurions pu envoyer un vapeur au secours de cette barque, et en opérer le sauvetage.

Au cap Nord, à l'Ile du Prince-Edouard, un gros navire, il y a un an cet été, vint se jeter à la côte. S'il y avait eu des communications télégraphiques, il aurait pu se sauver, mais les conséquences furent qu'il se perdit totalement. Un câble reliant l'île St. Paul et la terre ferme serait très-nécessaire à mon avis.

Chambre des Communes,

23 mars, 1876.

Cher Monsieur,—Suivant la demande qui m'en a été faite, je soumets maintenant, bien que sous une forme laconique, à la considération de votre comité, l'opinion que j'entretiens sur l'établissement d'un câble télégraphique sous-marin, pour communiquer avec les Iles de la Madeleine.

Que l'établissement d'une telle ligne de communication entre ces îles et le reste du pays soit d'un avantage réciproque pour les parties intéressées, cette proposition, à mon avis, ne souffre pas de doute en quoi que ce soit. La morue, le maquereau et le hareng arrivent souvent tout-à-coup par myriades dans ces parages pour n'y rester qu'un court espace de temps, et pour en partir quelquefois au bout d'une semaine. Leur passée a lieu généralement avant qu'elle ne soit venue à la connaissance des pêcheurs sur la terre ferme. Par la transmission de dépêches télégraphiques les pêcheurs de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard connaîtraient le moment de cette irruption subite du poisson, se rendraient en toute hâte dans ces parages et pourraient tout probablement en prendre une bonne quantité. Ces communications télégraphiques pourraient être également d'un immense avantage pour la marine marchande, car, sans parler des navires dont les propriétaires résident sur ces Iles, et il y en a une certaine quantité, bon nombre d'autres s'y donnent rendez-vous pendant la saison de la pêche, et il arrive fréquemment qu'il y en a plusieurs de jetés à la côte et de désemparés d'une autre manière. Je crois que ce fut pendant la tempête du mois d'août 1873, qu'il y eût plus de quarante

navires qui furent jetés à la côte dans le seul havre de Amherst. Un certain nombre de ces navires étaient des navires américains, d'autres appartenaient à différentes parties du pays. Dans la plupart des cas on dut se mettre en communication avec les propriétaires, mais faute de ligne télégraphique il s'écoula deux ou trois semaines sans qu'on pût leur adresser aucune dépêche et sans qu'il arrivât aucun secours ni aucune instruction à ceux qui en avaient le commandement.

Toute personne qui a une notion quelconque de la pêche, de la marine marchande et du commerce en général des Iles de la Madeleine, industries qui toutes acquièrent chaque année une étendue et une importance de plus en plus considérables, admettra, j'en suis certain, le besoin pressant de la ligne télégraphique en question.

Comme je l'ai déjà fait observer, cette ligne serait d'une grande utilité pour la pêche et le commerce en dehors de ces îles tout en procurant des avantages incalculables et réels à leurs habitants, qui, très certainement, ne manqueraient pas de les apprécier à leur juste valeur.

Votre, etc.,

P. POWER.

M. P., pour Halifax.

Honorable T. Robitaille, M.P., pour Halifax,
Président, comité du télégraphe sous-marin.

L'honorable William Muirhead, Sénateur, de Chatham, Miramichi, propriétaire de moulins à scie et constructeur de navires, a donné son témoignage comme suit :

Je charge en bois de service, chaque année, de quarante-cinq à cinqante-cinq navires, que j'expédie de Chatham, N.-B., à divers ports en Europe. Je considère l'établissement d'un réseau de télégraphe dans le bas du fleuve et golfe St. Laurent comme ayant une grande importance pour le commerce, et offrant des moyens efficaces pour préserver de la mort ou de la destruction les hommes ou les navires avec leurs cargaisons. Un câble qui communiquerait avec l'île St. Paul, qui est un endroit excessivement dangereux, et se trouve juste sur la route suivie par les navires, rendrait des services signalés à la marine marchande.

L'un de mes navires un jour s'échoua sur le Fer à Cheval, fit une voie d'eau et alla ensuite se briser complètement sur l'île Langley ; s'il eût alors existé quelque communication télégraphique entre le groupe des îles de la Madeleine et la terre ferme, le capitaine aurait pu relâcher à quelqu'une de ces îles en attendant mes ordres, tout en m'adressant une dépêche pour me faire connaître la position dans laquelle il se trouvait, et là-dessus j'aurais pu lui envoyer porter immédiatement secours, et ainsi sauver mon navire qui valait $55,000. S'il y avait des communications d'établies au moyen d'un câble entre les îles de la Madeleine et la terre ferme, tout navire en détresse dans ces parages pourrait être facilement secouru d'une manière efficace. Un grand nombre de navires, qui, à ma connaissance, se sont échoués sur les îles de la Madeleine pendant ces dix dernières années, auraient pu se sauver facilement, s'ils avaient été capables de se procurer des secours à temps ; dans l'etat actuel des choses il faut environ une quinzaine de jours pour transmettre des nouvelles des îles de la Madeleine à Miramichi, et pendant cet intervalle le navire peut subir des avaries considérables, il peut se perdre une grande quantité d'effets et beaucoup de personnes peuvent périr ; avec le système perfectionné que l'on propose d'établir, les communications seront si rapides que les navires naufragés dans le golfe recevront des secours presqu'immédiatement. De plus, l'érection de sémaphores agissant de concert avec nos phares rendraient de grands services.

Je suis d'avis que, pour coopérer avec ce réseau de télégraphe, le vapeur appelé le *Napoléon* que l'on emploie aujourd'hui pour le service des phares, devrait stationner à Gaspé, comme ce port se trouve le centre où convergeront toutes les branches, et que l'on pourrait presqu'en tout temps recevoir de ce point des secours immédiatement.

Les taux d'assurance, si l'on établissait ce réseau de télégraphe, seraient beaucoup moins élevés qu'ils ne le sont aujourd'hui, attendu que la navigation deviendrait beaucoup plus sûre et présenterait beaucoup moins de risques.

M. Tremaine M. P., pour Victoria, donne son témoignage comme suit :—

Un réseau de télégraphe reliant les différentes îles du fleuve et du golfe St. Laurent avec la terre ferme sera d'un grand avantage pour la navigation, surtout en opérant de concert avec un vapeur placé à quelque point central. Il dit que huit navires ont été perdus sur l'Ile St. Paul entre les années 1870 et 1875.

.....

D. A. Smith, M. P., Selkirk, est ensuite interrogé et dépose comme suit :

Je regarde l'établissement d'une ligne télégraphique entre les îles du golfe St. Laurent et la terre ferme comme étant de la plus haute importance pour le commerce, pour la pêche et la navigation dans notre pays.

DON. A. SMITH.

Rapport de D. S. Price, sénateur, (écrit á la demande du comité des télégraphes sous-marins.)

Si le St. Laurent doit devenir la grande voie du commerce de l'ouest, une communication télégraphique entre les rives nord et sud de ce fleuve et entre les plus grandes îles du golfe, est certainement un sujet qui doit vivement intéresser le pays.....

Entre autres nombreux avantages, une communication télégraphique sur la rive nord et le long de l'île d'Anticosti offrirait les suivantes :

1o. Dans le cas de naufrage, des secours pourraient être envoyés en peu de temps, et l'on pourrait ainsi non-seulement sauver le navire et sa cargaison, mais peut-être bien des vies, lorsque pareil désastre arrive tard dans l'automne. Le calme qui suit toujours les tempêtes qui sont la cause de ces naufrages dure souvent une semaine, et pendant ce temps un steamer pourrait sauver bien des navires et leur chargement.....

2o. Sur la rive nord du St Laurent et sur le côté sud de l'île Anticosti, la pêche se fait sur une grande échelle, et s'il y avait une communication télégraphique, ce commerce pourrait être plus que doublé avec la même flotte, car elle serait informée du lieu où les bancs de poissons se dirigent vers la côte.....

Cette entreprise étant national, lee gouvernement devrait se charger de son exécution le plus tôt possible.

Le tout humblement soumis,

DAVID S. PRICE,
Sénateur.

Sénat, Ottawa, 4 avril 1876.

Hon. M. Thibaudeau, M. P., est appelé et interrogé :

Par le Président :

Je n'hésite nullement à dire qu'un réseau de lignes télégraphiques embrassant le golfe et le fleuve St. Laurent et plaçant les diverses îles du golfe en communication avec la terre ferme, avec un vapeur stationnant au centre du réseau, à Gaspé par exemple, rendra la navigation beaucoup plus sûre et fera baisser les taux des compagnies d'assurance. Par ce moyen on sauverait un grand nombre de navires naufragés et beaucoup d'effets, tout en diminuant la somme des souffrances endurées par les équipages.

.....

Ottawa, 23 mars 1876.

Monsieur,—On ne saurait trop faire ressortir les avantages que le pays retirerait de l'établissement d'une ligne de télégraphe sous-marin, tel que recommandé

par l'honorable P. Fortin. D'après l'expérience que j'ai acquise pendant une période de plus de 25 ans, en visitant et relevant les navires qui avaient fait naufrage dans le golfe et le fleuve St. Laurent, je suis en état de pouvoir affirmer que le plus grand nombre de navires, totalement naufragés dans ces eaux, auraient pu être tirés de leur position périlleuse, si l'on avait pu se procurer immédiatement les secours nécessaires par la voie du télégrapne.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. W. SEWELL.

Au Président,

Comité du télégraphe sous-marin.

Réponses de Narcisse Rosa, Ecr., constructeur de navires aux questions qui lui ont été soumises par le comité pour améliorer la navigation du golfe St. Laurent.

....

2o. Le prolongement des lignes télégraphiques aurait l'effet de faire réduire les primes d'assurances, et donnerait l'avantage de sauver les navires en détresse, ainsi que les personnes et les biens. ....

4o. Tout ce système perfectionné et une station à Gaspé où il y aurait un ou deux navires du gouvernement chargés de porter secours au premier signal, sauverait beaucoup de navires avec leurs chargements, et ce qui est plus cher encore, la vie des équipages, etc.

5o La meilleure recommandation que je puisse faire à votre comité est de l'engager à faire des efforts surhumains pour apporter toutes les améliorations possibles à la navigation du golfe St. Laurent.

Ce serait la prospérité du Canada, pour trois raisons principales, savoir :

1o. Notre golfe St. Laurent est la terreur de beaucoup de marins étrangers, qui ne veulent pas venir dans nos parages, parce que, disent-ils, il n'y a pas assez de signaux sur nos îles, ni même sur la terre ferme, pour faire une navigation sûre, qu'il s'en suit trop souvent des pertes totales de navires, avec leurs équipages, pour risquer de venir naviguer là où n'y a pas suffisamment de signaux.

J'ai été témoin moi-même, dans mes voyages en France et en Italie, que plusieurs capitaines ont refusé de venir au Canada, parce qu'il n'y avait pas assez de feux, etc., etc., dans le golfe St. Laurent, et que les assureurs leurs demandaient une surprime d'assurance. 2o. Cela aurait l'effet que nos ports seraient beaucoup plus fréquentés par les navires étrangers, et tout le monde en retirerait de grands profits. 3o Cela aurait l'effet de faire diminuer les primes d'assurances. Voici un exemple qui prouve que les assureurs regardent beaucoup aux améliorations : —Un navire est prêt à partir de Québec, en automne, lorsque la prime d'assurance augmente Vous prenez un vapeur pour faire remorquer votre navire jusqu'au Bic. Vous demandez aux assureurs une remise sur la prime, et l'on vous remet d'habitude la moitié, quelque fois même tout ce que vous avez payé pour votre vapeur.

Cela m'a été remis à moi-même à différentes reprises..... ....

6o. En réponse à cette dernière question, je puis affirmer que s'il y avait eu une ligne télégraphique sur la côte sud, en 1870, j'aurais sauvé un de nos navires, l'*Eléonore*, avec son chargement. Le capitaine a été forcé de relacher vis-à-vis la Rivière-au-Renard, et il envoya à terre pour me télégraphier et demander le secours d'un vapeur pour sauver le navire, car sans cela il y avait à craindre une perte totale.

Je n'ai pu recevoir cette dépêche que trois jours après cette date.

Pour entrer en pourparlers avec M. Gregory, pour avoir le *Napoléon III*, l'expédier et arriver à l'endroit où se trouvait le navire en détresse, il a fallu perdre encore trois jours, ce qui faisait six jours de retard.

Malheureusement deux jours avant notre arrivée, le navire essuya une tempête qui causa sa perte totale et celle de sa cargaison, car il fut condamné à être vendu pour le compte des intéressés.

Donc, si un bureau de télégraphe avait été établi à la Rivière-au-Renard, j'aurais reçu ma dépêche une heure ou deux après l'arrivée à terre de la chaloupe, et j'aurais eu le temps de sauver mon navire avant cette tempête, qui a sévi deux jours avant notre arrivée sur les lieux du sinistre..... ....

Il ne faudrait pas, non plus oublier les sémaphores ; car, messieurs, les sémaphores, sont d'une grande utilité pour le marin.

J'ai eu occasion dans mes voyages d'apprécier la valeur des sémaphores.

A deux reprises différentes, je me suis trouvé dans une position telle, sur les côtes de France, que sans les sémaphores qui sont placés sur toutes ces côtes, nous étions perdus corps et biens.

Ce n'est que lorsqu'on a vu le danger de près que l'on peut apprécier à leur juste valeur les appareils qui vous ont fait éviter un désastre.

Le tout humblement soumis à votre comité.

N. ROSA.

Québec, 29 Mars 1876.

No. 4.

QUÉBEC, 30 mars 1876.

MONSIEUR,—En réponse à vos différentes questions au sujet de l'établissement d'un télégraphe sous-marin dans le golfe St. Laurent, j'ai l'honneur de dire :—

1o. Que la construction des phares joints aux canons et sifflets d'alarme que l'on a établis dans le bas du fleuve St. Laurent a considérablement diminué le taux des assurances.

En 1856 je payai dix guinées par cent sur la coque de mon nouveau navire " Scotia " estimé à £10,000 sterling, pour le voyage de Québec à Liverpool. On paierait maintenant pour le même risque £6 pour cent.....

2o. Je suis d'avis que les taux d'assurance seraient réduits de 10 par cent, si tout le système télégraphique proposé était mis à exécution ; si un steamer était placé à Gaspé pour venir aux secours des navires lorsqu'ils sont dans la détresse ; si un sifflet d'alarme était construit pour fonctionner de concert avec le phare sur l'île à l'Œuf, et si le phare flottant aux battures Manicouagan était un steamer capable de déséchouer les navires sur les battures : un steamer pourrait rester plus tard à l'automne à cette station.

5o. Si les améliorations suggérées sous le chef quatrième sont mises à exécution, je crois qu'il faudra très peu de chose pour rendre la navigation du St. Laurent sûre.

6o. Si les améliorations que j'ai suggérées avaient été exécutées il y a quelques années, je suis d'opinion qu'on aurait pu sauver grand nombre de navires ainsi que leurs cargaisons.

Le bâtiment en fer "Glenallan" à Caribou ; le bâtiment en fer "Edith Emily" à la Pointe de Monts ; le navire " Bethia Jewett " dans la baie Moisie ; le brigantin " Wasp " sur les battures Manicouagan ; le steamer " Delta " au Cap Chatte ; le nouveau navire de N. Rosa & Cie à la Rivière au Renard, qui mouilla pendant plusieurs jours en attendant le steamer de Québec ; le nouveau navire "Fleetwing" près de la rivière au Renard ; le navire " Royal Charter " à la baie au Renard, à Anticosti, avec une cargaison générale de champagne et d'autres marchandises de prix ; le navire " Giant Gauseway " sur l'île Anticosti, sont quelques uns des nombreux navires que l'on eut pu sauver si on eût eu des moyens de communication avec Québec.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY DINNING.
Constructeur de navires et armateur.

THEODORE ROBITAILLE, écuier,
Président,

(No. 6.)

QUÉBEC, 31 mars 1876.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre, et quoique je ne puisse pas répondre

d'une manière aussi complète que je le désirerais à tou'es les questions, je ferai cependant tout en mon pouvoir pour vous être utile Je connais le besoin urgent de l'établissement d'un télégraphe dans le golfe St. Laurent, car j'ai visité les côtes du golfe à la fin de novembre, durant le mois de décembre 1868, et la plus grande partie du mois de janvier 1869, le gouvernement m'ayant chargé de prendre soin d'une couple d'équipages de bâtiments naufragés.

Espérant que mes quelques renseignements pourront aider à l'établissement d'une ligne télégraphique.

2o. La construction de lignes télégraphiques à un certain point sur les rives nord et sud aura l'effet de sauver bien des vies et des marchandises de prix, surtout à l'automne, lorsque la saison est si incertaine.....

Je puis dire en terminant que c'est une disgrâce pour un pays civilisé qui possède une pareille étendue de côtes, à l'embouchure d'un fleuve tant fréquenté, de ne pas avoir un télégraphe et les appareils nécessaires pour secourir les bâtiments naufragés.

J'ai l'honneur d'être, cher monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. S. PARKE, M.D.

THÉODORE ROBITAILLE, Ecr.,
Président du comité spécial.

THÉOPHILE GIROUARD, marchand et fabricant de bois, est appelé et interrogé :

Une ligne télégraphique reliant les îles du golfe et du fleuve St. Laurent avec la terre ferme serait d'nn grand avantage au commerce en général, et un réseau de télégraphe agissant de concert avec un steamer qui se tiendrait prêt à porter secours aux navires naufragés rendrait plus sûre la navigation dans ces parages, en diminuant le nombre des personnes et la quantité d'effets qui autrement seraient exposés à périr.

L'automne dernier, dans le mois d'octobre, la barque "Argo" s'échoua sur le banc de sable à Betsiamis. Comme il n'y avait pas de télégraphe pour communiquer de cet endroit à Murray Bay, le capitaine de cette barque fut obligé d'envoyer une goëlette à Rimouski de l'autre côté du fleuve St. Laurent sur la rive sud, à 45 milles de distance, avec une dépêche télégraphique adressée à Québec et demandant de lui porter secours. Il s'écoula trois jours depuis le moment que "l'Argo" s'échoua jusqu'à l'heure où la dépêche parvint à Québec, plus deux ou trois jours avant qu'un vapeur arrivât sur les lieux où l'accident était arrivé, et conséquemment une semaine se passa avant que la barque ne reçut aucun secours quelconque. De plus, lorsque le vapeur arriva, la mer était basse, et il dut attendre encore tout une semaine avant de pouvoir mettre la barque à flot. Dans l'intervalle il s'éleva de l'est une forte brise, qui fit subir à la barque des dommages s'élevant à vingt-cinq mille piastres, auxquelles vinrent s'ajouter les frais d'un hivernage à Québec .....

SIMON XAVIER CIMON, entrepreneur, Murray Bay, Charlevoix, est appelé et interrogé :

Un réseau de télégraphe reliant les îles du fleuve et du golfe St. Laurent avec la terre ferme conjointement avec des vapeurs stationnant sur différents points, rendrait la navigation dans ces parages plus sûre pour les personnes et les biens, et tendrait à faire baisser les taux d'assurance.....

QUÉBEC, 4 avril 1876.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre me priant de répondre à un certain nombre de questions sur l'avantage et la nécessité d'établir un système de télégraphe sous-marin dans le golfe St. Laurent ; vous m'avez fait un honneur auquel je suis véritablement sensible, et c'est pour moi un plaisir que de répondre à vos questions le mieux qu'il me sera possible.

1. Les lignes télégraphiques ont servi à diminuer les taux d'assurances ou à contrebalancer d'autres influences qui pouvaient tendre à les faire augmenter.

2. Le peu d'expérince que j'ai acquise dans deux saisons seulement comme agent des assureurs du *Scandinavian* à ce port, me fait croire que c'est au télégraphe que l'on doit d'avoir pu sauver un navire d'une perte totale et bien des frais à d'aures.

3. Présumant qu'il n'y aurait pas de changement dans les autres choses qui peuvent avoir pour effet de modifier les taux d'assurance, ces lignes de télégraphe auraient certainement pour effet de réduire les taux.

4. Il est impossible de préciser un chiffre, mais la réduction sera considérable.

5. Les taux d'assurance étant établis d'après la proportion des pertes durant une certaine période de temps sur la somme totale des opérations, auxquels on doit ajouter les profits légitimes et raisonnables que la concurrence pourra permettre d'obtenir, chaque assureur tiendra un état des risques et des pertes, dans certaines branches d'affaires, à certaines saisons, et au moyen de ces informations, il pourra calculer la perte probable et fixer la prime en conséquence. Grâce à l'établissement des lignes proposées, il est évident que les capitaines de navires qui sont dans la détresse dans ces endroits pourront, dans beaucoup de cas, obtenir du secours à temps, ce qui permettra bien souvent de réduire les pertes. Les assureurs ou leurs agents, qui, en l'absence de ces lignes, ne sauraient obtenir d'informations des capitaines en question, pourraient aussi être renseignés à temps sur leur sort pour prendre les mesures nécessaires pour mettre en sûreté ces navires. Mon expérience de marin, car j'ai été capitaine de navire pendant vingt ans, jointe à celle que j'ai pu acquérir depuis dix ans comme agent d'assurance maritime, m'a pleinement démontré qu'on ne saurait avoir une trop haute idée des services que rendront le télégraphe et les sémaphores le long des côtes pour empêcher ou diminuer les pertes maritimes.

6. Comme je l'ai dit plus haut, mon expérience au sujet des désastres en question ne s'étend qu'aux dernières saisons, quoique je connaisse bien des cas où le télégraphe aurait beaucoup contribué à sauver les navires dans la détresse ou à diminier les dépenses ; voici les seuls faits que je possède cependant sur les cas suivants :—

(*a*) Dans l'automne de 1874, le " Langus " alla s'échouer sur l'île d'Anticosti dans des circonstances telles qu'il aurait certainement été sauvé s'il avait pu être secouru plus tôt, ou si le capitaine avait pu de suite demander du secours de Gaspé. La perte du navire fut complète, sa valeur était probablement d'environ $15,000.

(*b.*) Le " Norge " s'échoua près du Cap Chatte au commencement de la dernière saison, et il aurait pu être sauvé peut-être d'une perte complète, fait dont je doute cependant, vu que le navire était très-vieux et peu résistable.

(*c*) Dans le cas de l'*Ottalina*, échoué au Cap Bondesir, vers le milieu de la dernière saison, les dépenses auraient été bien moindres probablement s'il y avait eu près de là une station télégraphique.

(*d.*) On peut en dire autant de l'*Argo*, échoué, l'automne dernier, près de Bersimis. S'il y avait eu près de l'endroit une station télégraphique, ce navire aurait probablement été mis à flot avec la première marée du printemps après l'échouement, et avec comparativement peu de dommages et de dépenses, et à temps pour lui faire subir des réparations avant la clôture de la navigation. Il ne fut mis à flot qu'avec la marée du printemps suivant, et chaque jour il subissait des dommages dans l'intervalle, car il était exposé à une destruction complète. Il fut déséchoué moyennant une dépense d'environ $3,500, puis remorqué à ce port où il a pris ses quartiers d'hiver ; les réparations se sont élevées à environ $11,000. Je suis d'avis que l'on ne saurait estimer à moins de $17,000 ou $18,000 la perte causée par cet accident, si l'on tient compte du fait que le navire n'a pas servi durant environ 6 mois, et que la plus grande partie de cette perte, disons $10,000, est due au manque de communication télégraphique.

En terminant, je dois dire que j'ai cru devoir me restreindre aux réponses les plus directes, mais que je suis d'opinion que la construction des lignes, etc., maintenant sous considération, n'est seulement qu'une partie des améliorations désira-

bles, sans lesquelles le Canada ne retirera pas tous les avantages qui doivent découler de ses efforts pour rendre la navigation plus sûre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. SCHWARTZ.

Consul général de Suède et de Norvège.

Hon. THEODORE ROBITAILLE,

Président, Chambre des Communes,

Ottawa.

ANNEXE No. 3.

Mémoire des taux d'assurance (Bureau de Londres, Angleterre) depuis Québec jusqu'aux ports en Angleterre pour 1873.

FOURNI PAR HENRY FRY ET CIE.

20*s.*	par cent.	En partant le	1er août.	
25*s.*	"	"	10 "	
30*s.*	"	"	20 "	
40*s.*	"	"	1er sept.	En revenant, 4s. 9d. parcent, s'il n'y a pas de charg. sur le pont.
50*s.*	"	"	15 "	
60*s.*	"	"	20 "	En revenant, 9s. 6d. par cent, s'il n'y a pas de charg. sur le pont.
65*s.*	"	"	25 "	
70*s.*	"	"	1er oct.	
80*s.*	"	"	10 "	
5 *gs.*	"	"	20 "	En revenant, 20s. par cent, s'il n'y a pas de chargement sur le pont.
6 *gs.*	"	"	1er "	
7 *gs.*	"	"	après "	

Mémoire et taux pour 1874 et 1875.

AVEC DES CHARGEMENTS SUR LE PONT.

20*s.*	par cent.	En partant le	1er août.
30*s.*	"	"	10 "
40*s.*	"	"	20 "
50*s.*	"	"	1er septembre.
60*s.*	"	"	10 "
70*s.*	"	"	20 "
80*s.*	"	"	25 "
90*s.*	"	"	1er octobre.
5 *gs.*	"	"	10 "
6 *gs.*	"	"	20 "
7 *gs.*	"	"	1er novembre.
8 *gs.*	"	"	après "

Mémoire des taux d'assurance (Bureaux de Québec) depuis Québec jusqu'aux ports en Angleterre :

Juin, juillet et août.	$1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$	par cent	avec charg. sur le pont.
Août 31 à septembre 15.....	$1\frac{3}{4}$ à $2\frac{1}{4}$	"	"
Septembre 15 au 20.....	$2\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{4}$	"	"
Octobre 1er au 15.....	$3\frac{1}{2}$ à $4\frac{1}{2}$	"	sans charg. sur le pont.
Octobre 15 au 31.....	$4\frac{1}{2}$ à $5\frac{1}{2}$	"	"
Novembre 1er au 10.....	$5\frac{1}{2}$ à $6\frac{1}{2}$	"	"

Après le 10 nov. les taux changent tous les jours, suivant l'apparence du temps.

ANNEXE No. 4.

Taux d'assurance pour les navires, cargaisons, etc, etc., depuis Québec jusqu'aux ports en Angleterre.

FOURNI PAR CARBRAY ET ROUTH.

Mai, juin, juillet et août.....	$1\frac{1}{2}$ à 2	Pour les cargaisons dans les navires à voiles.
Septembre	$2\frac{1}{2}$ à 3	
Octobre.....	$3\frac{1}{2}$ à 5	
Novembre... .6 en montant, quelquefois 10		

ANNEXE, No. 1.

BUREAU DE L'ASSURANCE DE MONTRÉAL,

MONTRÉAL, 27 mars 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 23, demandant certaines informations concernant les taux d'assurances entre l'Europe et d'Amérique, et je serais très-heureux de me rendre à la demande du comité, si je pouvais lui être de quelqu'utilité.

Je ne saurais cependant répondre à vos questions pour vous donner un état exposant les taux d'assurance, auxquels vous puissiez ajouter foi, car les taux ne sont de fait jamais fixes. Ils dépendent de bien des circonstances dont l'assureur doit toujours tenir compte en déterminant un taux pour n'importe quel risque, et ils varient beaucoup à ce port d'année en année vu la concurrence entre les agences étrangères. Les taux océaniques dépendent des routes, de la saison de l'année, de la probabilité de la température, de la catégorie du navire, de la réputation des propriétaires, de la nature de la cargaison, du genre d'assurance voulu, si l'assurance doit être pour tous les risques ou la moyenne des risques. De sorte que les tarifs fixes sont une impossibilité.

En supposant toutefois que votre but est de comparer les taux entre le golfe St. Laurent et le port de New-York, je puis dire que généralement :

De Liverpool à Québec ou Montréal, de bonne heure au printemps, le tarif pour les marchandises en général transportées par des steamers de première classe est en moyenne de $\frac{7}{8}$ à 1 pour cent; de 1 à $1\frac{1}{4}$ pour cent pour les clippers en fer, et de $1\frac{1}{2}$ à 2 pour cent pour les bâtiments ordinaires ou en bois.

A New-York, à la même saison, le tarif est pour les steamers de $\frac{1}{2}$ pour cent; pour les voiliers en fer, de 1 à $1\frac{1}{4}$ pour cent; et pour les bâtiments en bois de $1\frac{1}{2}$ à 2 pour cent.

Au milieu de l'été, pour le Canada, par les steamers, de $\frac{1}{2}$ à $\frac{5}{8}$ pour cent; par les bâtiments à voile en fer, de 1 à $1\frac{1}{4}$ par cent; par les bâtiments en bois, à voiles, de $1\frac{1}{2}$ à 2 pour cent. Pour New-York, peu de différence; les taux sont très minimes par la ligne Cunard, de $\frac{1}{4}$ à $\frac{3}{8}$ pour cent.

Après le 1er de septembre, les taux de retour augmente rapidement sur la route du St. Laurent, surtout par les voiliers; ils sont aussi considérables durant ce mois qu'en avril et ils continuent de s'élever chaque semaine. Les taux sont très-considérables par les voiliers qui quittent Montréal après le 25 jusqu'au 31 octobre. Le tarif pour les grains vers le 1er novembre, serait par steamers de $1\frac{1}{2}$ à 2 pour cent; par les voiliers, de 3 à 4 pour cent; vers le 10 novembre, par steamers, de 2 à $2\frac{1}{2}$ pour cent; par les voiliers de 5 à 6 pour cent; vers le 20 novembre, le tarif par les steamers serait probablement de 3 pour cent, et variable pour les voiliers, de 6 à 10 pour cent, selon l'apparence de la température.

De New-York, aux mêmes époques, le prix par les steamers serait de $\frac{5}{8}$ à $\frac{3}{4}$ pour cent et par les voiliers de 1 à $1\frac{1}{2}$ pour cent.

Les taux d'assurance pour Halifax et St. Jean ne sont pas de fait plus bas que pour Montréal. Si les risques sont moindres à certaines saisons, les affaires sont si peu étendues que la concurrence est aussi bien moindre, je ne fais naturellement pas allusion ici à nos prix spécialement élevés pour le mois de novembre.

J'aurais été heureux de pouvoir vous fournir des observations plus complètes qui auraient pu vous être utiles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

A. MURRAY.

T. Robitaille, écuier, M. P.
Président du comité du télégraphe sous-marin,
Ottawa.

ANNEXE No. 6.

Distances entre Gaspé et les principaux havres dans le bas du fleuve et le golfe St. Laurent.

Depuis le bassin de Gaspé jusqu'à	Québec	390	milles nautiques
do	Halifax	398	do
do	Cap Chatte	140	do
do	Pointe des Monts	160	do
do	Sept Iles	145	do
do	Pointe Ouest, Anticosti	85	do
do	do Sud	60	do
do	do Est	115	do
do	Rochers aux Oiseaux	125	do
do	Pointe Ouest, îles de la Madeleine	140	do
do	Pointe Miscou	60	do
do	Pointe Escuminac	115	do
do	Cap Nord, I. P. E.	113	do
do	Pointe Est, I. P. E.	178	do
do	Ile St. Paul	180	do
do	Cap Nord, C. B	180	do
do	Sydney	535	do

On verra par l'état ci-haut qu'un vapeur, stationnant au bassin de Gaspé, lorsqu'il sera appelé à aller porter secours à des équipages et à des navires naufragés aux divers endroits marqués ci-dessus, pourra s'y rendre, en filant dix nœuds à l'heure, dans la moitié des cas. en moins de douze heures, et dans vingt-quatre heures, quand il s'agira des points les plus éloignés.

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE

POUR LES

COTES ET LES ILES DU GOLFE ET DU BAS DU FLEUVE ST. LAURENT

ET

LES COTES DES PROVINCES MARITIMES

SES RAPPORTS AVEC LA MARINE, LES PECHERIES ET LE SERVICE DES SIGNAUX.

Sur l'invitation du Bureau de Commerce, l'Hon. Dr. Fortin a donné hier, le 10 Décembre, 1878, dans les salles de ce bureau, une conférence sur le système télégraphique qu'il propose pour les côtes et les Iles du Golfe et du bas du fleuve St. Laurent et les côtes des provinces maritimes.

Malgré que le temps fut désagréable, il y avait un grand concours de marchands, d'armateurs et d'autres citoyens notables, parmi lesquels nous avons remarqué les suivants :

Messrs. J. Shehyn, M.P.P., President du Bureau de Commerce de Québec ; C. Langelier, M.P.P. ; A. H. Murphy, M. P. P. ; Dr. Rinfret, M.P.P ; Hon. P. Garneau, A. Joseph, Président du Bureau de Commerce de la Puissance, W. Rae, (Vice-Président B. C.) Jas. G. Ross, John Ross, E C. L. Montizambert, J. Laird, F. Billingsley, M. Stevenson, A. Woods, W. Schwartz, (Consul général de Suède et de la Norvége,) J. Lane, jr., F. Johnson, D. Rattray, J. H. Clint, Benson Bennet, Edwin Pope, W. M. McPherson, F. Gourdeau, Alex. Pope, Dr. Marsden, John Auld, H. McBlain, E. Laroche, B. Eppes, A. F. A. Knight, S. Drum, H. Budden, B. Verret, C. J. Robitaille, N. Lemieux, (Président de la Chambre de Commerce,) John Glass, A. D. Webster, F. Colley, W. Hossack, John Wilson, Jas. Hossack, H. Lenfestey, E. R. Fréchette, H. O'Connor, A. F. Belleau, G. Tanguay, J. G. Clapham,—Simmons, Commissaire du Havre, Lévis.

M. Joseph Shehyn, M. P. P. Président du Bureau de Commerce, présidait l'assemblée. Il présenta le conférencier à l'assistance, en remarquant qu'il le croyait capable de traiter le sujet d'une manière convenable et en faisant allusion à la persévérance avec laquelle il avait exposé ses idées sur cette question.

L'Hon. P. Fortin fut reçu avec applaudissements ; et en se levant pour s'adresser à l'assemblée, il offrit ses meilleurs remerciements au Bureau pour l'invitation qu'il lui avait faite de venir exposer, devant une assemblée aussi importante, ses idées sur le projet en question. Et c'est ce qu'il se proposait de faire, en traitant le sujet sous tous aspects différents :

Premièrement, il parlerait du système de télégraphe projeté comme un auxiliaire pour la marine, la navigation et le commerce.

Deuxièmement, dans ses rapports avec les pêcheries ; et troisièmement dans ses relations avec le service des signaux, y compris les observations météorologiques et les pronostics du temps.

Ce pays, c'est-à dire le Canada en propre, sans compter le Nord-Ouest et les Provinces Maritimes, a été décrit comme étant une étroite lisière de terre traversée par un large cours d'eau.

Nous pourrions renverser la proposition et dire que le Canada consiste dans un immense cours d'eau ayant une lisière de terre de chaque côté. Ce magnifique cours d'eau composé des lacs, du fleuve et du golfe St. Laurent, fait l'orgueil et l'espoir du Canada.

C'est par cette voie que les pionniers du Canada ont pu pénétrer jusque dans le cœur de cette contrée et découvrir les territoires du grand Nord-Ouest, et par

elle la civilisation s'est étendue de l'Orient à l'Occident de ce continent, de l'Atlantique jusqu'au Pacifique, et dans la vallée de l'Ottawa. La devise de cette ville et de ce port de mer est " *Natura fortis, industria crescit.*" Nous devrions pouvoir dire de cette magnifique voie fluviale, " *Natura potens, industria crescit,*"

Quel a donc été l'espoir de ce pays depuis le commencement ? C'est que, par le moyen de cette magnifique route naturelle nous devriendrions les rouliers du Commerce du Grand-Ouest.

C'est là l'espoir du Canada ; et si nous réalisons cette idée, nous acquérons par là puissance et richesse. Lorsque ce pays était encore peu avancé et que ses finances n'étaient pas dans une condition prospère, nous avons commencé des travaux pour améliorer nos ports de mer et rendre la navigation du fleuve St. Laurent plus facile, nous avons construit des canaux, nous avons creusé des chenaux, et tout cela dans le but de mettre cette idée en pratique. Mais, à part ces travaux, ce magnifique cours d'eau a été jusqu'à un certain point négligé, et cela à sa propre entrée. Le conférencier dit qu'il ne voulait pas, à ce moment ni dans aucune autre partie de sa conférence, blâmer aucune personne ou aucun parti à cause de cette négligence, dont la cause peut probablement être trouvée dans le fait que cette partie du pays, où se trouve cette entrée, n'est que faiblement peuplée et n'est représentée au parlement que d'une manière insuffisante, dans le sens du nombre de ses représentants. Car il n'y a que trois comtés dans cette partie du Canada, dont un au nord et deux au sud du fleuve St. Laurent, et il ne se trouvent par conséquent à la chambre des communes que trois membres qui représentent ce district d'une manière directe. Il est vrai que les villes de Québec et de Montréal et la province d'Ontario sont également intéressées à l'amélioration de la navigation du golfe et du bas du fleuve St. Laurent, mais ici, comme ailleurs, la régle en vertu de laquelle les gens désirent ques les argents votés par le Parlement soient dépensés dans le voisinage des villes ou des endroits qu'ils habitent, est en pleine vigueur. Pendant des années, il n'y a eu qu'un ou deux phares d'érigés dans tout le golfe et la partie inférieure du fleuve St. Laurent ; et quand le conférencier lui-même visita l'Isle d'Anticosti, en 1852, il n'y avait encore que deux phares sur cette Ile dangereuse. Il a rencontré des pêcheurs qui se rappelaient le temps où il n'y avait aucun phare ni aucune établissement pour venir au secours des naufragés. Et si le temps le permettait il pourrait racconter bien des cas où des émigrés et des équipages de vaisseaux venant en ce pays, avaient été les victimes de la négligence du gouvernement sous ce rapport, et il pourrait dire des scènes d'anthropophagie qui certainement n'auraient pas eu lieu, si le gouvernement avait montré plus de sollicitude pour cette partie du Canada. Le cas suivant est rapporté par un correspondant du *World* de New-York, mais, il y a une vingtaine d'années un vieux capitaine des Iles de la Madeleine, Mr. Renaud, avait raconté au conférencier tous les détails de cette triste histoire, et il pouvait bien le faire, puisqu'il avait été lui-même dans la hutte et qu'il avait vu les morceaux de débris humains qui y étaient étalés.

" En 1828, les passagers et l'équipage du navire " Grampus," allant de Québec à Cork, éprouvèrent le plus déplorable sort sur l'Ile d'Anticosti. Ils firent naufrage, quarante personnes en tout, près de la pointe du sud. Plusieurs d'entre-elles se noyèrent, à ce qu'il parait, tandis que le reste gagna la Baie de Fox où il y avait eu un dépôt d'approvisionnements. Mais ce dernier avait été supprimé et les pauvres naufragés ne trouvèrent là qu'une hutte abandonnée et un chaudron. Il n'est rien connu de leurs souffrances, car pas un d'eux n'a survécu pour nous dire leur triste histoire, mais la goëlette du gouvernement qui alla visiter l'Ile d'Anticosti au printemps suivant put recueillir les faits suivants. Les solives de la hutte étaient garnies de débris humains, comme l'étal d'un boucher ; le chaudron, contenant de la chaire et des os humains, était suspendu au-dessus d'un feu éteint, tandis que tout à l'entour reposaient les squelettes humains qui avaient participé à ce festin infernal. On a trouvé un squelette dans un hamac, et près de lui un sac contenant 48 souverains et une note au crayon, signée B. Harrington, un des passagers, dans laquelle il demandait que cet argent, s'il était trouvé, fut remis à Mary Harrington, rue des Casernes, Cork, comme il appartenait à son

fils. Deux squelettes furent aussi trouvés dans les bois, et l'on suppose que c'était des passagers qui s'étaient refugiés là pour fuire les scènes de carnage qui eurent lieu dans la hutte. Ce naufrage n'est qu'un des centaines de naufrages dont cette côte désolée a été témoin."

Après un certain temps cependant, il se fit quelques ouvrages ; et au temps de M. Baby plusieurs bons phares furent construits.

Mais pendant plusieurs années avant la confédération il ne se fit rien.

A la suite de ce grand évènement, brilla une nouvelle ère. Un plus grand nombre de phares furent construits, là où le besoin s'en faisait sentir, et de puissants sifflets à vapeur, pour avertir les marins des dangers qui les menacent soit pendant la brume soit pendant les tempêtes accompagnées de neiges, furent attachés à plusieurs des phares. Mais, même avec ces phares, et ces sifflets les vaisseaux en détresse se trouvent toujours dans un état de complet abandon sur ces côtes éloignés, comme tous ceux qui ont visité le Golfe peuvent en rendre témoignage.

Les entrées du golfe et du fleuve St. Laurent sont au nombre de trois.

Une se trouve au nord de l'Ile de Terreneuve, par le détroit de Belle Ile ; une autre passe au sud de cette Ile ; et la troisième n'est autre que le détroit de Canso. Les vaisseaux à voile passent généralement par la grande entrée, c'est à-dire par le sud de Terreneuve.

Du moment qu'un vaisseau est arrivé par le travers du cap Ray, la pointe sud-ouest de l'île de Terreneuve, il commence à trouver des dangers sur son chemin—c'est d'abord l'Ile St. Paul, puis les Iles de la Madelaine et après cela, la plus dangereuse de toutes, l'Ile d'Anticosti.

Le conférencier indiqua ces Iles sur une carte marine et il exhiba une carte de l'Ile d'Anticosti, tracée par M. D. Tètu, gardien d'un phare sur cette Ile, où se trouvent indiqués les lieux des naufrages arrivés sur ces côtes mauvaises et trompeuses, et dans certains endroits ils y sont aussi nombreux qu'ils peuvent y être marqués. Près de la pointe Est et de celle du Sud, il se trouve des amas de naufrages qui véritablement étonnent.

Le conférencier dit que, depuis 1870, pas moins de 50 navires avaient fait naufrage sur l'Ile d'Anticosti. Et cette carte, qui indiquait les naufrages, parlait plus éloquemment qu'il aurait pu le faire lui-même. Si un navire vient par le détroit de Belle Isle, et les steamers prennent cette route maintenant, par ce que c'est la plus courte, il a cette île sur son chemin, presque tout en travers, et de cette circonstance surgit tout le danger. Deux steamers ont été naufragés là, l'année dernière. L'un, c'est le malheureux Mégantic, l'autre a fait côte sur la pointe Nord-Est. Une fois l'Ile d'Anticosti franchie, nous avons la côte de Gaspé sur la route, puis après la côte qui s'étend de la Pointe des Monts aux Sept Iles, laquelle se trouve presque en travers, et où il arrive que, par l'effet d'un remou causé par la Pointe des Monts et de courants trompeurs, les vaisseaux sont attirés hors de leur course, et il y a eu presque autant de naufragés sur cette côte que sur l'Ile d'Anticosti.

Ayant décrit les entrées de notre golfe et ayant parlé des traveaux qui avaient été accomplis pour aider la navigation, sous forme de phares et de sifflets d'alarme, le conférencier ajouta qu'il en était arrivé à parler d'autres moyens d'assistance. Malgré les phares et les sifflets d'alarme dont il avaient parlé comme existant sur ces côtes dangereuses, et qu'il considérait comme de puissants moyens d'aide pour guider les bâtiments qui fréquentent ces parages hors de tout danger, le conférencier fit comprendre à l'assistance qu'il était impossible d'empêcher des naufrages d'arriver sur les côtes d'un Golfe et de la partie inférieure d'un fleuve où les courents, auxquels il avait déjâ fait allusion, étaient parfois très-rapides, et le marin n'avait que peu de moyens à sa disposition pour s'assurer d'avance de leur direction et de leur vélocité. Et comme exemple de la force de ces courants, le Dr. Fortin, cita le fait bien connu que les pêcheurs sont souvent dans l'impossibilité de pêcher à la morue, dans les grandes marées, pendant plusieurs jours consécutifs, quoique la calle de leur ligne pèse quatre livres et qu'il jette à l'eau une quarantaine de brasses de ligne. Et il arrive souvent que la calle flotte pour ainsi dire sur l'eau. Ces courants sont souvent accélérés par des vents régnants, de sorte que les

marins, quelle que soit leur habilité, ne peuvent se garantir de tout accident pendant la brume et surtout les tempêtes de neige. C'est alors que se fait sentir la nécessité de communiquer avec Québec ou un autre lieu, afin d'appeler des secours pour les vaisseaux en détresse. Le conférencier prétendit que le Canada devait beaucoup aux immigrés qui arrivent ici, aux hommes d'affaires qui viennent faire des affaires dans notre pays et aux équipages des vaisseaux qui viennent commercer avec nous et que nous étions tenus par conséquent de pourvoir aux moyens de leur donner toute la sureté possible, quand ils naviguent dans nos eaux et pour cette raison nous devons envisager le système de télégraphe projeté d'abord au point de vue des secours qu'il peut rendre à l'humanité, puis après sous l'aspect de la sureté qu'il peut offrir aux navires et à leurs cargaisons.

L'état actuel des choses est bien connu de ceux qui, comme le conférencier, ont été témoins des souffrances endurées par les naufragés, par le défaut de communications avec le Golfe. Sans vouloir faire aucune distinction entre les parties, il ne pouvait s'empêcher de considérer que le gouvernement du Canada, après avoir dépensé tant d'argent dans d'autres parties du pays, avait négligé de faire les dépenses nécessaires pour améliorer l'entrée du Golfe St. Laurent. C'était un fait bien connu que, même en été et dans les circonstances les plus favorables, si un vaisseau avait le malheur de faire naufrage sur l'Ile d'Anticosti, aux Iles de la Madelaine ou sur la côte du Nord, la transmission de la nouvelle de l'accident, au monde extérieur, au propriétaire ou à l'agent du navire, prend de sept à huit jours, et il peut s'écouler sous des circonstances moins favorables, une quinzaine de jours ou même un mois, avant que le sinistre soit connue aux intéressés, et vers l'automne c'est une affaire de cinq à six mois avant que le propriétaire du vaisseau puisse recevoir des nouvelles du capitaine ou de l'équipage. Il est notoire qu'à cette saison il aura moins de chance de recevoir des nouvelles de son navire que s'il avait fait naufrage sur les côtes de l'Australie ou du Japon.

Le conférencier fit allusion à un cas qui lui était arrivé. Pendant qu'il était employé à bord d'un steamer du gouvernement dans le golfe St. Laurent, pour la protection des pêcheries, on avait rapporté à Québec qu'il était mort et cette fausse nouvelle a circulé pendant trois semaines avant qu'elle put être démentie, quoiqu'il fut en communication constante avec un bon nombre de vaisseaux qui défilaient la côte.

Voilà l'état de choses tel qu'il existe, voilà la cause de la perte d'un grand montant de valeurs, soit en navires soit en cargaisons, dont il est presque impossible de faire une estimation. On ne peut en juger par une connaissance intime de la valeur et de l'étendue du commerce du Canada. Le conférencier, quand il fut examiné devant un comité de la chambre des Communes, en 1876, fournit des statistiques puisés à des documents officiels sur le commerce et les mouvements de la navigation, allant à démontrer que, dans l'année fiscale 1874--5, le montant des valeurs qui avait passé par le golfe St. Laurent, soit en montant soit en descendant, et le long des côtes des Provinces Maritimes, était de $335,825,056, et que le nombre total des marins à bord des différents vaisseaux passant, comme il est dit plus haut par le golfe et le long des côtes maritimes, était de 204,975.

Le conférencier cita l'état suivant qu'il avait fourni au comité de la chambre des communes et que ce dernier avait inclus dans son rapport.

" Aussi, j'ai pris le trouble de puiser dans les rapports du Commerce et de la Navigation, pour l'année expirée le 30 juin 1875, des statistisques que je donne ici pour compléter mon argumentation. Je vois par ce rapport que le nombre de navires qui remontent ou descendent le bas du fleuve et le golfe St. Laurent, leur tonnage, leur valeur, et le nombre de personnes composant leurs équipages, est comme suit :

Navires.	Tonnage.	Valeur.	Hommes d'équipage.
4,045.	2,738,376.	$129,184,000	77,927.

" Je n'ai pu trouver dans les rapports du Commerce et de la Navigation; le nombre des steamers côtiers, et des voiliers qui naviguent entre les provinces maritimes et Québec et Montréal ; mais d'après ce que j'ai pu puiser dans les rapports publiés par les journaux, le nombre de ces navires ne peut être moins de 750 steamers et voiliers, montés par 5,500 hommes et représentant un tonnage

de 250,000 tonnes. Leur valeur avec les cargaisons ne peut être estimée à moins de $5,000,000. Si nous comptons, maintenant, les navires appartenant à la province de Québec employés dans les pêcheries du golfe, au nombre d'environ 50, montés par 350 hommes, et d'une valeur de $75,000 ; les navires pêcheurs des provinces maritimes, surtout de la Nouvelle-Ecosse, qui, tous les ans, s'en vont dans le golfe pour la pêche du hareng, du maquereau et de la morue, ou nombre de 300 à 400 au moins, montés par 4,500 hommes ; et les navires américains, qui, au nombre de 500 à 1,000 avec 10,000 hommes à leur bord, fréquentent aussi les mêmes parages pour y exploiter les pêcheries, nous arrivons encore à une valeur collective de $5,000,000, chiffres que les personnes compétentes trouveront bien raisonnable si non en deça de la vérité, comme estimation de la valeur de ces navires et de leurs précieuses cargaisons de poisson.

" Le grand total des navires de toute espèce, des hommes, de leurs équipages, de leur tonnage, de leur valeur et de celle de leurs cargaisons, comprises dans le montant des exportations et des importations par voie de mer, est comme suit :

	Navires.	Tonnage.
Navires au long cours	4,045	2,788,376
" côtiers	750	250,000
" pêcheurs (Québec)	50	3,000
" " (Provinces Maritimes)	350	21,000
" " (Etats-Unis	750	52,000
	5,945	3,064,376

	Valeur.	Hommes d'équipage.
Navires au long cours	$129,194,000	77,000
" côtiers	5,000,000	5,500
" pêcheurs (Québec)	75,000	550
" " Provinces Mar. " " et Etats-Unis...	5,000,000	14,850
	$139,269,000	97,350

" Ajoutons à la valeur des navires, la valeur des importations et des exportations par voie de mer, la valeur des cargaisons des navires côtiers et pêcheurs, et nous arrivons aux chiffres suivants :

Valeur des navires	$139,269,000
" importations	40,307,953
" exportations	36,782,570
Total	$216,258,523

" Telle est donc la valeur totale de la propriété qui flotte sur les eaux du golfe et du bas du fleuve St. Laurent, à chaque saison de la navigation—c'est-à-dire pendant sept mois de l'anneé ; mais ce qui de nos jours a plus d'importance, c'est le fait que, chaque été, 97,350 hommes fréquentent ces eaux et longent ces côtes dangereuses. Essayerons-nous de prendre les moyens de leur venir en aide dans les moments de détresse ?

" La navigation qui se fait le long des côtes atlantiques des provinces maritimes n'est pas moins importante que celle du golfe, et si nous songeons aux dangers qu'offrent ces côtes, aux brouillards qui y règnent en été, aux tempêtes de neige qu'on y essuie en hiver, nous serons d'avis que l'on ne peut trop faire pour rendre ces côtes moins dangereuses au moyen de phares, et pour établir des moyens de secourir les pauvres marins en détresse et de sauver les valeurs confier à la mer.

" Je vais maintenant donner un état montrant le nombre des vaisseaux arrivant de la mer et partant pour la mer, dans les Provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, déduction faite du nombre de vaisseaux arrivant aux ports de ces provinces situés sur le golfe St. Laurent ou en sortant.

Nombre total de vaisseaux etc., allant à la mer et venant de la mer aux ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nauveau-Brunswick situés sur l'Atlantique :—

	Vaisseaux.	Tonnage.	Valeur.	Equipage.
Nouvelle-Ecosse...	7,052	1,556,632	846,698,960	67,906
Nouveau-Brunswick..... .	4,657	1,263,935	837,918,050	39,717
	11,709	2,820,567	84,617,010	102,625

"En additionnant ensemble la valeur des importations et des exportations de ces provinces, telle que constatée ci-dessus, et en ajoutant le montant ainsi obteun à la valeur des navires, etc., nous arrivons aux résultats suivants :—

Valeur des navires.....	$84,617,010
Nouvelles-Ecosse.—Exportations.....	6,636,171
do Importations.....	11,127,680
Nouveau-Brunswick.—Exportations.....	5,030,693
do Importations.....	9,054,979
	$116,466,533

"Comme les rapports officiels ne disent rien de commerce du cabotage, je dois faire une évaluation à la grosse de sa valeur. En l'estimant à la moitié du montant représenté par le commerce de cabotage dans le golfe, je ne pense pas que je serai bien éloigné du chiffre véritable. On arrivera donc ainsi à la somme de $2,500,000 pour les navires et les cargaisons. De plus, si l'on ajoute $1,000,000 pour les bâtiments-pêcheurs qui ne sont pas compris dans le commerce de cabotage du golfe, et cette quantité des produits des pêcheries qui ne figure pas dans les exportations, nous arriverons aux résultats suivants :—

Total comme ci-dessus	$116,466,533
Commerce du cabotage.....	2,500,000
Bâtiments-pêcheurs, etc., etc.....	1,000,000
Grand Total.....	$119,966,533

"Ainsi, la valeur de la propriété, qui passe par le golfe, en montant et en descendant, ainsi que le long des côtes maritimes, s'élevera

Par le golfe.....	$216,358,523
Le long des côtes Provinces Maritimes	119,466,533
	$335,825,056

Le nombre total des hommes à bord des navires de toute espèce qui passent par le golfe et le long des côtes des provinces maritimes est comme suit :—

Par le golfe.....	97,850
Le long des côtes des Provinces Maritimes.....	107,625
Total.....	204,975

"Il s'ensuit, alors, que le système qu'il recommande, rendra, d'une façon efficace incontestable, des services à plus de deux cent milles de nos semblables, qui sont exposés à tous les dangers de la vie dure du marin long de ces côtes périlleuses. Beaucoup de personnes, qui aujourd'hui ont péri, auraient la vie sauve, et l'on aurait soulagé les souffrances de milliers d'autres. Un autre point de grande importance à considérer, c'est la confiance que ces améliorations inspireront à tous ceux qui visitent nos parages, aux capitaines de long cours principalement. Combien de fois n'ai-je pas entendu dire qu'un grand nombre de capitaines au long cours refusaient positivement de s'aventurer dans le golfe St. Laurent, par ce qu'ils étaient convaincus que, s'ils avaient le malheur de faire naufrage sur les îles dans le golfe, ils ne devaient pas s'attendre à recevoir aucun secours, et que, si pareil désastre arrivait à la fin du mois de novembre, il s'écoulerait de six à sept mois avant que les propriétaires de leurs navires ou même leurs propres familles n'en reçussent aucunes nouvelles. Je pense qu'au point de vue philanthropique j'en ai dit assez en faveur de ce projet.

Le conférencier lut un autre extrait de son témoignage déjà cité :

" Examinons maintenant l'entreprise au point de vue financier. Il ne saurait y avoir de doute que, lorsque ce réseau de télégraphe sera mis en opération, l'on pourra effectuer le sauvetage d'un grand nombre de navires, qui, autrement feraient aujourd'hui naufrage sur ces côtes et se perdraient complètement. Ainsi les propriétaires de navires en retireraient donc de grands avantages. De plus, il aura encore l'effet de diminuer, d'après les meilleurs autorités, et comme on pourra s'en convaincre en lisant les mémoires ci annexés, les taux d'assurance d'au moins 25 pour cent, et même de 50 pour cent au dire des personnes les plus compétentes en pareilles matières. Disons, par exemple que sur les $336,000,000 (en chiffres ronds) il n'y ait seulement d'assurance que pour la moitié (et cette proportion doit être assurément beaucoup plus considérable : alors nous avons une valeur de $168,000,000 d'assurée. Les taux varient suivant les saisons de l'année (tout en étant très élevés l'automne pour le golfe), et ils sont de ½ à 10 pour cent. Comme base de mes calculs, je prendrai un moyen terme, soit un par cent, pour les navires et les cargaisons, ce qui certainement n'est pas très élevé. En conséquence, nous payons donc annuellement pour assurance la somme de $1,680,000. Si par l'établissement sur la côte d'un système de lignes télégraphiques et de sémaphores, nous réduisons les taux de 25 pour cent, nous gagnons donc chaque année la jolie somme de $420,000 ; si même cette réduction n'est que de 12½ pour cent, c'est-à-dire, si au lieu de payer en moyenne 1 pour cent, nous payons ⅞ pour cent, nous nous trouverons encore à gagner $210,000. Si l'on veut bien comparer " ce gain cousidérable " avec les frais d'établissement et d'entretien d'un réseau de lignes télégraphiques sur la côte, je suis certain qu'on n'hésitera pas à déclarer qu'un pareil réseau dût être établi immédiatement.

Quant à ce qui regarde les valeurs exposées aux dangers de la navigation, l'on a vu qu'elles étaient très grandes, et le gouvernement était dans l'obligation, il ne craignait de l'affirmer, de faire tout en son pouvoir pour leur donner toute la protection possible, soit que ces valeurs fussent à flot, soit qu'elles eussent été jetées sur les côtes.

Il avait déjà dit que le Canada attendait de ce puissant cours d'eau, qui pénètre jusqu'au milieu de ce continent, une large part du transport du commerce du Grand Ouest. Mais en nous efforçant de mettre cette idée en pratique, nous trouvons un rival formidable dans le port de New-York, qui, jusqu'à présent à joui de la plus grande partie de ce commerce. Nous essayons de lutter contre ce port depuis trente ans, et si nous devons réussir, comment ce peut-il être ? En transportant à plus bas prix que nos rivaux. Et quelles sont les charges sur le coût du transport que nous pouvons réduire ? Nous ne pouvons baisser le prix de la construction des navires ; nous ne pouvons diminuer les gages des marins, mais nous pouvons tenter d'opérer uné réduction des taux des assurances sur les marchandises comme sur les navires, et c'est vers ce but que, d'après le conférencier, tous les efforts du gouvernement devraient tendre, en donnant une plus grande protection aux navires à flot, mais surtout à ceux qui sont jetés à la côte, et les meilleurs moyens à prendre, pour cela, c'est l'établissement du système de télégraphe projeté.

Le conférencier dit à l'assistance comment cette idée avait été mise au jour. Pendant seize ans il avait eu le commandement du service de la protection des pêcheries. Il avait vu ces choses, il connaissait les défectuosités du système de communications des côtes maritimes du Canada, mais il n'en avait pas alors parlé, parce que sa voix n'auraient pas été écoutée, mais il avait bien pris la résolution d'amener cette question devant le public aussitôt qu'une occasion favorable se présenterait. Une occasion malheureuse, mais favorable à cette idée, se présenta, quand, au printemps de 1875, sept grands steamers, portant au delà de mille personnes, se trouvèrent pris dans les glaces dans le Golfe St. Laurent, et qu'on ne put en recevoir aucune nouvelle une quinzaine de jours durant. On ne pouvait savoir s'ils étaient en sureté ou non, et où ils étaient, et tous peuvent se rappeler l'anxiété poignante qui se fit sentir pendant ce temps à Québec, dans tout le pays, aux Etats-Unis et en Angleterre.

Le conférencier écrivit alors une lettre sur la question du jour et il recom-

manda un système de télégraphie pour le golfe et la partie inférieure du fleuve St. Laurent, qui fut bien accueilli. Il fit tracer une carte pour éclaircir son idée, et il induisit son ami et confrère, l'Hon. Dr. Th. Robitaille, à amener cette question devant la chambre des Communes.

Le Dr. Robitaille qui mérite beaucoup d'éloges pour l'intérêt qu'il a pris à cette affaire, obtint de la chambre la formation d'un comité spécial dont il fut le président; il fit venir devant lui les personnes qui pouvaient fournir les renseignements les plus étendus et les plus certains sur la question. Et le résultat fut la rédaction, l'impression et la circulation du rapport du comité, qu'il avait en main, accompagné d'une carte qui fournissait sur le système projeté les explications et les éclaircissements nécessaires. Il pouvait dire avec plaisir que partie du système qu'il avait recommandé avait déjà été mise en opération, c'est-à-dire qu'une ligne entre Métapédiac et la Rivière au Renard d'un côté, et de Matane à la Rivière au Renard de l'autre, existait déjà; cette ligne ceinturait toute la Gaspésie et permettait de rapporter au moins toutes les trois heures les navires passant le long de cette côte au moyen d'une cinquantaine de stations télégraphiques. La ligne entre Métapédiac et la Rivière au Renard a été construite, grâce au bon vouloir et à l'énergie des habitants des deux comtés de Gaspé et de Bonaventure qui ont fourni gratuitement les poteaux à la compagnie du télégraphe.

Les gouvernements Fédéral et Provincial ont, tous les deux, contribués à la construction de l'autre ligne. Une grande partie de ces heureux résultats était due à l'énergie de l'Hon. Dr. Robitaille et à l'aide des bureaux de commerce de Montréal et de Québec. Sur ces lignes nous avons des bureaux télégraphiques dont les plus éloignés ne sont pas à plus 20 milles de distance les uns des autres, de manière à ce que de tous les points de tous côtés un navire peut être signalé soit à Québec, soit à aucune autre partie du monde, au plus dans l'espace de trois heures. Le conférencier voudrait voir ce système s'étendre sur toutes les côtes du golfe St. Laurent, de l'Ile d'Anticosti, aux Iles de la Magdeleinh, et aussi aux côtes des Provinces Maritimes.

La population des Provinces Maritimes forme un élément très important de la richesse du Canada, et nous savons que proportionnellement à leur nombre elle fait un plus grand commerce maritime que nous. Elle aussi a besoin d'un système télégraphique le long de ses côtes et le système qui est recommandé s'applique à la Nouvelle Ecosse, au Nouveau Brunswick, à l'Ile du Prince Edouard, comme à Québec.

Le système qu'il recommande est composé d'un certain nombre de lignes télégraphiques terrestres pour relier tous les phares avec le système télégraphique qui existe déjà, et de lignes sous-marines pour mettre en communication l'Ile d'Anticosti, les Iles de la Magdeleine, et les autres Iles sur lesquelles il existe des phares avec la terre ferme.

Les différentes lignes recommandées sont les suivantes:

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

1ère ligne.—De Tignish au phare du Cap Nord, distance, environ 10 milles.

2ème ligne —Une ligne à partir de la station de télégraphe la plus voisine jusqu'au phare de la Pointe Est, environ 15 milles.

LA NOUVELLE-ECOSSE.

1o. Une ligne sous-marine de Cow-Bay, sur la côte nord du Cap Breton, pour se relier avec le phare érigé sur la pointe Nord-Est de l'Ile Scatari, distance, environ 12 milles.

2o. Une ligne d'Halifax au Cap Canso, pour relier au système télégraphique de la Nouvelle-Ecosse tous les phares et tous les ports de mer qui se trouvent sur cette partie de la côte orientale de cette province, sur un parcours d'environ 140 milles.

3o. Une ligne de l'Ile du Cap Sable, à l'extrémité sud-est de la Nouvelle-Ecosse, pour relier cette île avec le port de Barrington, distance, environ 16 milles.

4o. Une ligne de Digby au phare de l'Ile Brier, côté sud de l'entrée de la Baie de Fundy, distance, environ 40 milles.

5o. Une ligne sous-marine à l'Ile de Sable.

LE NOUVEAU-BRUNSWICK.

1o. Une ligne du phare de la Pointe Escuminac, côté sud de l'entrée de la Baie de Miramichi, à la station de télégraphe la plus voisine, distance, environ 20 milles.

2o. Une ligne pour relier le phare de Miscou, côté sud de l'entrée de la Baie des Chaleurs, à la station de télégraphe la plus voisine à Shippigan, distance, environ 18 milles.

PROVINCE DE QUEBEC.

1o. Une ligne sous-marine de l'Ile du Prince-Edouard ou du Cap Breton aux Iles de la Madeleine, distance par la première route, 45 milles, par la dernière, 48 milles. Une ligne terreste à travers les Iles de La Madeleine, de l'Ile Amherst à la pointe est de l'Ile Coffin, pour relier chaque port entre eux. Une ligne sous-marine pour relier le phare du Rocher aux Oiseaux au système télégraphique des Iles de la Madeleine, distance, 16 milles.

2o. Une ligne pour relier l'Ile d'Anticosti au système télégraphique de Gaspé, distance, 38 milles ; et une ligne terrestre le long de la côte sud de cette Ile, s'étendant du phare de la pointe est jusqu'à celui de la pointe ouest, distance, 130 milles, avec des stations aux localités suivantes : 1o. Au phare de la pointe ouest ; 2o. à Ellis Bay ; 3o. à la Rivière Becscie ; 4o. au phare de la pointe du sud-ouest ; 5o. à la Rivière Pavillon ; 6o. à la Rivière Jupiter ; 7o. au phare de la pointe sud ; 8o. au phare de la pointe Heath ; 9o à la Baie Fox, côté nord de l'Ile, au moyen d'une ligne qui partirait de la pointe sud, distance, 20 milles

3èmement.—Une ligne de Murray Bay à Mingan, le long de la côte nord du fleuve St. Laurent, avec des bureaux aux localités suivantes : 1o à la Pointe à Pic ; 2o à Tadousac ; 3o aux Escoumains ; 4o au Saut au Cochon ; 5o à Mille Vaches ; 6o à Bersimis ; 7o à Manicouagan ; 8o à la Rivière Godbout ; 9o à la Pointe de Monts ; 10o à la Baie de Trinité ; 11o au Phare de l'Ile aux Œufs ; 12o à l'Ile Cawee ; 13o aux Sept Iles ; 14o à la Rivière Moisie ; 15o à la Rivière Shallop 16o à la Rivière Sheldrake ; 17o à la Rivière au Tonnerre ; 18o à la Rivière Magpie ; 19o à la Rivière St. Jean ; 20o à la Longue Pointe ; 21o à Mingan, distance, environ 305 milles.

De Mingan, cette ligne devrait être continuée, aussitôt que possible, après l'achèvement des lignes précédentes, d'abord jusqu'à Natashquan et après jusqu'au phare de Forteau, à la partie la plus étroite du détroit de Belle Ile. Cette ligne fournirait les résultats les plus avantageux et pour les pêches qui se font dans ces parages, et pour la navigation qui se pratique sur cette côte ; sa longueur serait d'à peu près 300 milles avec une trentaine de bureaux.

Le système comprend en outre plusieurs autres lignes de un à deux milles de longueur qui sont nécessaires pour relier ces phares à notre système télégraphique. Quand tout cela aura été établi, le chef du service des signaux du Canada pour se trouver en rapport constant avec toutes les côtes du Canada et savoir à l'instant ce qui s'y passe.

Le conférencier prétendit qu'il n'était pas besoin de répéter les raisons qui avaient été mises de l'avant dans les journaux, ainsi que dans le rapport du comité, pour faire voir combien de vaisseaux naufragés et qui ont été perdus, auraient pu être sauvés, si le système proposé avait été en opération. Il arrive fréquemment que les naufrages ont lieu dans la brume et dans des temps où le vent n'est pas fort. Si l'assistance nécessaire pouvait être donnée avant que la première ou même la deuxième tempête sévisse après l'accident, il y aurait alors grande chance que le vaisseau serait tiré de sa position fâcheuse et remorqué dans un endroit sûr.

Dans le cours de ses vingt sept ans d'expérience dans le golfe et le fleuve St. Laurent, dont 16 passés au service de la protection des pêcheries qui était sous ses charges, il a eu connaissance que, dans bien des cas de naufrage, les vaisseaux auraient pu être sauvés, si les secours étaient venus à temps et des milliers et milliers de dollars auraient été ainsi épargnés à notre marine marchande, s'il y avait eu des communications sûres et rapides avec Québec ou d'autres ports. Avec un système convenable de télégraphie et un steamer muni de tous les appareils de sau-

vetage nécessaire stationné au Bassin de Gaspé, il aurait pu être sauvé tous les ans à notre commerce une somme suffisante pour payer les premiers frais d'établissement du système, et le maintenir en parfait ordre et même quatre à cinq fois plus. En 1867, quand le conférencier commandant la goëlette du gouvernement " La Canadienne," le steamer North Américan fit naufrage sur la côte sud de l'Ile d'Anticosti. Il se rendit aussitôt que possible au lieu du naufrage et il trouva les passagers et l'équipage sans abri, exposés aux intempéries de l'air, à un soleil ardent et aux piqures des mouches, éprouvant quelque difficulté à se procurer de la nourriture, et ils furent ainsi détenus pendant près d'un mois, avant de recevoir les secours nécessaires, tandisque avec des communications télégraphiques, un steamer aurait pu leur être expédié dans trois jours, et la dépêche télégraphique que le capitaine du malheureux steamer avait adressée à ses armateurs fut d'abord portée à Percé, par la " Canadienne " et de là elle mit trois jours à se rendre à la station télégraphique la plus voisine, à une distance de 170 milles de Percé. Mais maintenant, comme je l'ai déjà dit, il y a une ligne de construite sur cette côte et il y a un bureau de télégraphe à Percé.

Le conférencier fit ensuite allusion à trois cas de naufrages qui avaient eu lieu dans le courant de l'année.

Le steamer " Lac Mégantic," ayant à son bord une cargaison de céréales et de plus 270 têtes de bétail, avait été jeté à la côte par l'action des courants incertains qui règnent dans ces parages, après que le capitaine, qui était un homme expérimenté, eut fait tout ce que la prudence lui conseillait de faire en pareille circonstance et lorsqu'il se pensait hors danger. Le navire avait fait côte à la distance de 90 milles seulement du Cap Gaspé, dans le voisinage duquel se trouve un bureau de télégraphe ; cependant il s'écoula huit jours avant que la dépêche par laquelle il reclamait les secours nécessaires put parvenir à ce bureau, et il se passa encore cinq jours de plus avant que l'on pût faire rendre un steamer, qui était pourtant dans les environs du Cap au Rosiers, au lieu du sinistre pour porter les secours nécessaires à l'équipage et aux passagers.

Un autre steamer alla s'échouer à Fox Bay, sur la côte nord-est de l'Ile d'Anticosti, et le capitaine parvint à expédier un message à Québec pour demander du secours. Un steamer muni des appareils nécessaires fut expédié de Québec, mais le message avait mis tant de temps à se rendre que pendant ce temps, un nombre de pêcheurs résidants près du lieu du naufrage, avaient réussi à mettre le steamer à flot.

Le steamer " Memphis " brisa son arbre de couche dans le voisinage de l'Ile d'Anticosti, et sept jours après il put re rendre sous voile à Douglastown dans la Baie de Gaspé ; et le steamer " Teutonia " qui avait reçu instruction d'aller à sa recherche, passa sept jours à croiser dans le golfe pour le trouver, mais sans succès. Le Dr. Fortin lut alors la lettre suivante, de Mr. Yarker, un des passagers du " Memphis." publié par le MORNING CHRONICLE, le 10 Septembre, et dans laquelle il donne des détails de cette croisière, et plaide fortement en faveur de la construction d'un système télégraphique qui relierait le golfe avec Québec.

QUÉBEC, 9 SEPT. 1878.

Monsieur,

J'étais passager avec vingt-sept autres personnes à bord du " Teutonia." de la ligne Dominion, lors de son dernier voyage de Liverpool, et puis, en arrivant à Québec, j'ai appris que son retard inexpliqué avait causé beaucoup d'anxiété aux amis, résidant dans l'ouest, qui ne sont pas au fait de l'absence complète de communications télégraphiques dans la partie inférieure du fleuve et dans le golfe St. Laurent.

Mais l'alarme dans laquelle ont été jetés nos amis est encore peu de chose comparé à l'état de délaissement et d'impuissance dans lequel se trouvent les capitaines des vaisseaux qui naviguent dans le golfe St. Laurent, à cause de la défectuosité extraordinaire des communications qui existe dans ces endroits. Mon expérience de passager dans les circonstances fâcheuses plus haut citées ne fit que me démontrer de la manière la plus sérieuse ce défaut.

Le " Teutonia " quitta Liverqool, jeudi, dans le relevé, le 22 Août, et après une belle traversée, atteignit l'Ile d'Anticosti de bonne heure samedi au matin, le

31, en sorte que nous serions arrivés à Québec dimanche dans la nuit, ce qui nous aurait fait une traversée satisfaisante. Mais une fois arrivés à l'est de l'Ile d'Anticosti nous recueillimes une petite chaloupe qui contenait un officier et quelques matelots du steamer " Memphis " et nous apprimes d'eux que ce navire avait rompu son arbre de couche le mercredi précédent. Ces pauvres marins avaient pendant quatre jours, fait tous leurs efforts pour atteindre des endroits où il espéraient obtenir quelque assistance, mais sans succès, et ainsi le steamer, désemparé comme il était, avec ses passagers et sa cargaison, se trouvait à la merci des flots et de la tempête pendant tout ce temps.

Mais pis que cela encore, le steamer *Teutonia* se mit de suite à la recherche du steamer qui manquait, en allant dans la direction des vents régnants ; il fit des courses circulaires dans le golfe vers le Nord-Est, l'Est, le Sud-Est de l'Ile d'Anticosti sur un long parcours ; il traversa jusque près de la côte du Labrador, pénétra jusqu'au détroit de Belle Ile, en ayant constamment l'œil au guet pendant cette longue et ennuyeuse croisière, et envoyant des fusées, etc., pendant la nuit. Notre brave capitaine dirigea alors son navire vers Terreneuve, en passant dans le voisinage de plusieurs phares.

Au Cap Ray, nous envoyâmes un canot à terre, dans l'espérance d'y recevoir quelque renseignement au moyen du télégraphe, mais même à cet endroit proéminent nous fûmes désappointés. Nous allâmes à dix milles plus loin et à un petit village, appelé d'une manière à induire en erreur, Channel, et nous trouvâmes enfin le fil télégraphique et là nous apprîmes que le " Memphis" grâce à l'habilité et la persévérance du Capitaine Mellon, avait pu se rendre sous voile, dans l'espace de sept jours, dans la Baie de Gaspé, et jeudi au soir, le 5 septembre, le *Teutonia* prit le *Memphis* à la remorque ét dans l'espace d'un peu plus de deux jours, put le conduire dans le havre de Québec. Avec un capitaine, des officiers et un équipage exténués de fatigue, et comme l'on sait que les steamships sont en général de mauvais voiliers, il est facile de concevoir ce qui aurait pu arriver si le *Memphis* avait rencontré des tempêtes qui l'auraient jeté sur les rochers du cap Gaspé près desquels ce steamer avait dû passer.

S'il y avait eu un câble entre l'Ile d'Anticosti et Gaspé, distance d'environ 100 milles, et une ligne terrestre courant de l'est à l'ouest de cette île sur un parcours d'environ 120 milles, le " Memphis " aurait obtenu les secours nécessaires au plus tard un jour après l'accident, et par là un temps précieux et de grandes valeurs auraient été épargnés, et l'anxiété des passagers et de l'équipage aurait été bien vite soulagée.

Assurément cette question des communications avec le golfe ne peut faire autrement que d'être mise sur le tapis avant peu, si cette noble voie fluviale vers l'Océan est appréciée comme elle le merite en Canada. L'art de la télégraphie est si simple et s'apprend si aisément que les gardiens des phares, leurs fils ou leurs filles pourront agir comme opérateurs de télégraphe et ainsi il y aura une grande épargne de frais dans le fonctionnement du système. Sur tous les points saillants comme l'Ile d'Anticosti, Belle Ile, le Cap Ray, un système de signaux pourra être établi pour signaler les steamers qui passent, sans les obliger d'arrêter, et les avantages de ce système, qui permettra à un steamer de se rendre en peu de temps au secours d'un vaisseau en détresse, sont incalculables, particulièrement quand on songe que la navigation est toujours plus dangereuse près des terres que sur la haute mer. Quelle joie, quel avantage pour toutes ces familles de gardiens de phares éloignés et isolés de pouvoir se mettre en relations avec des endroits plus favorisés de notre globe, et de se trouver dans la possibilité de pouvoir sauver un grand nombre de leurs semblabbles et de grandes valeurs, sous forme de bâtiments naufragés et de leurs cargaisons !

Est-ce qu'on ne devrait pas appliquer 500,000 dollars à cette œuvre, en sorte qu'avant longtemps chaque phare du golfe serait une station télégraphique ? Et qui peut estimer la plus value qu'acquérerait cette grande voie naturelle de la Dominion, sans compter les avantages qui découleraient du fait que l'on pourrait signaler des navires cinq ou six jours après leur départ de Londonderry ?

J'espère que quelque personne plus intéressée que moi prendra cette cause

importante en main et la tiendra sur le tapis jusqu'à ce qu'elle soit amenée à bonne fin.

J'ai peut-être empiété sur l'espace que vous m'accordez dans votre journal, mais je désirerais encore dire quelques mots sur un autre sujet quoique moins grave. Pendant notre croisière il a paru qu'à certains temps nous nous sommes trouvés le " Memphis et nous à pas plus de 15 à 20 milles de distance l'un de l'autre, et s'il eût lancé des ballons au lieu de fusées, nous aurions pu les apercevoir. Que pensent de cela les hommes de l'art ?

Permettez moi de dire en terminant que les passagers, pendant cette croisière, ont renoncé patiemment et gaiment à une semaine qu'ils espéraient passer dans le sein de leur famille, et durant cette longue traversée de 17 jours, exposés comme ils l'étaient à plus de dangers qu'à l'ordinaire, ils eurent tous occasion d'apprécier la vigueur, les soins, la politesse et la grande habileté du capitaine Gibson, et l'efficacité et de la bonté des officiers, Messrs Couch, Braniff et Nelson, et aussi les excellentes qualités marines du brave steamer Teutonia.

Votre tout dévoué,

G. W. YARKER.

Québec, 9 Septembre 1878.

P.S.—Je viens justement d'apprendre que le steamer " Lac Mégantic " perdu récemment sur l'Ile d'Anticosti, a été pendant plusieurs jours à la côte avant que ses armateurs eussent eu connaissance de cet accident et que les passagers étaient encore sur cette Ile désolée, tandisque leurs amis les croyaient rendus à Liverpool ! Quel cas propre à faire ressortir l'opportunité de cette lettre ! et comme je vois qu'il doit y avoir une enquête pour rechercher les causes de ce naufrage, j'espère que la question du système télégraphique sera amenée de l'avant et que l'on prendra des mesures pour en obtenir la réalisation.

G. W. Y.

Le conférencier dit qu'il pourrait aussi citer le rapport du capitaine Gibson, capitaine du " Teutonia," qui démontre aussi la nécessité d'un système de télégraphe et de signaux pour les Iles du golfe St. Laurent, mais cela prendrait trop de temps.

Il pensait qu'il en avait dit assez pour prouver l'utilité, la nécessité d'un système convenable de télégraphie pour le golfe, dans les intérêts de la marine et de la navigation et des pêcheries.

En consultant les témoignages et les tableaux qui accompagnent le rapport du comité de la chambre des communes de 1876 et déjà cité, l'on verra quel est le nombre de beaux vaisseaux et des riches cargaisons qui aurait pu être sauvé par le moyen d'un système tel que recommandé.

DU SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE AU POINT DE VUE DES SERVICES QU'IL PEUT RENDRE AUX PÊCHERIES.

Le conférencier dit qu'il allait traiter le sujet du télégraphe en question comme un auxiliaire puissant dans l'exploitation des pêcheries, qui certainement ont une grande importance, puisqu'elles fournissent des produits annuels pour une valeur de 10 millions et même 12 millions de piastres et que l'étendue de côtes maritimes le long desquelles elles se pratiquent n'est pas moins de 3,160 milles divisée comme suit :

ÉTENDUE DES CÔTES DE CHAQUE PROVINCE.

Province de Québec	1,320	milles.
" de l'Ile du Prince Edouard	325	"
" du Nouveau Brunswick	455	"
" de la Nouvelle Ecosse	1,060	"
	3,160	

Comme ces pêcheries sont situées principalement dans le golfe St. Laurent, le système télégraphique proposé serait d'un grand secours à ceux qui les exploi-

tent. L'on sait que les nations maritimes les plus puissantes ont été celles qui se sont le plus livrées aux grandes pêches maritimes. Et comme preuve, il citera les Hollandais qui, à une époque, avait presque conquis la suprématie des mers, les Norvégiens qui, au moins, se tiennent, quant à la marine, au même niveau que d'autres puissances qui ont une population beaucoup plus forte, et dans la Grande-Bretagne même, la plus grande puissance maritime qui ait jamais existé, un grand nombre de ses meilleurs marins, soit pour sa flotte de guerre, soit pour sa flotte marchande sont fournis par la classe des pêcheurs. Le système économique de la France est bien connu, et il lui rend des services signalés dans ces temps-ci, cependant cette puissance n'en dépense pas moins des millions pour développer les pêcheries de Terreneuve et former une pépinière de marins pour sa flotte militaire.

Les pêcheurs Canadiens qui exploitent les pêcheries du golfe et celles qui se pratiquent le long de la côte nord, vont, pour ainsi dire à leurs travaux, à l'aveugle.

Ils savent quand ils partent, et où ils vont, mais ils ne savent s'ils seront heureux dans leurs opérations, car ils ignorent complètement si le poisson est déjà arrivé ou non aux endroits vers lesquels ils se dirigent. Ils ne sauront s'ils sont à 15 ou 20 milles des bancs de poissons ; ils vont au hasard. Dans une certaine mesure, le système qui est recommencé, assurerait le succès des opérations des pêcheurs.

Toutes ces stations de pêche seraient reliées ensemble par le fil télégraphique et des bulletins, annoncant l'état du temps, la présence ou l'absence du poisson, et de la boitte, etc., etc., aux endroits où les pêches se pratiquent ordinairement, seraient affichés tous les jours.

Le Dr. Fortin démontra que cette idée n'était pas nouvelle, et qu'il ne prétendait se faire un mérite de l'avoir annoncèe. Il montra alors une carte géographique de la Norvège pour faire voir ce qne ce pays avait fait pour les pêcheurs, en établissant des stations télégraphiques le long de ses côtes, et dans les fiords, au moyen desquels les pêcheurs qui fréquentent ces côtes qui ressemblent à celles du Labrador, sont avertis tous les jours des changements météorologiques, de l'arrivée du poisson sur un point quelconque, etc., etc. L'on verra que le système télégraphique de la Norvége ceinture toutes ses côtes et qu'il y a un grand nom-de stations, comme aux célèbres Iles Luffoden, qui sont spécialement érigées pour servir d'auxiliaires aux pêcheurs. Cette carte lui a été donnée par le général Raasloff, du Danemark, qui, il y a quelques années, a visité ce pays dans le but d'y faire réussir un projet de télégraphe devant relier l'Ecosse avec le Canada, en touchant à l'Islande.

Le conférencier ajouta qu'il croyait que ce que la Norvége avait fait pour ses pêcheurs nous devions le faire aussi. La Norvége est un pays à peu près comme le nôtre, c'est une contrée froide et rude ; ses côtes maritimes sont à peu près comme celles du Canada. Et si la Norvége n'avait pas facilité le développement de ses pêcheries par tous les moyens possibles, comme elle l'a fait, elle ne pourrait fournir à sa population les substances alimentaires suffisantes.

Le conférencier lut alors l'extrait suivant :

Extrait du rapport du Vice-Consul général de Sa Majesté à Christiania sur la pêche à la morue et au hareng en Norvége, pour l'année 1866.

La population directement ou indirectement intéressée dans les pêcheries est d'environ 150,000, et le nombre des pêcheurs régulièrement employés aujourd'hui est de 60,000. Ces derniers, montés dans leurs bateaux, vont et viennent le long des côtes, d'après les rapports qui leur viennent sur "des signes ou pronostics," comme la vue du *hareng de paille* (*straw herring*) des oiseaux de mer, baleines, etc., etc., et autrefois, avant qu'ils eussent le fil télégraphique pour se procurer de promptes informations, l'impossibilité où ils étaient de contrôler l'exactitude des rapports et la grande distance qu'ils avaient à parcourir pour atteindre le voisinage des bancs, était cause de désappointements et de déceptions infinis, et souvent la pêche n'était pas aussi heureuse, faute de bras pour capturer le poisson. Tout cela a grandement changé depuis, surtout en ce qui regarde la pêche au hareng.

Des stations télégraphiques sont déjà construites, il y en a d'autres en voie de construction, aux points principaux sur la côte, et les inspecteurs exigent que des

renseignements soient affichés tous les jours à chacune des stations sur l'aspect et la position des bancs, et ils entretiennent une communication constante avec toutes les stations actuellement en opération. Des télégraphes d'occasion ("*Field telegraph*,") sont toujours prêts à être mis en communication avec la ligne principale, et ainsi les moindres mouvements des bancs de poisson sont attentivement surveillés et promptement signalés, et c'est un spectacles curieux que de voir l'exode soudain de miliers de pêcheurs avec leur suite d'acheteurs, de sauniers, etc., avec leur attirail de bateaux, barils, appareils, se précipitant vers un endroit éloigné, à l'appel du fil télégraphique. Les hommes paraissent préconiser cet important coadjuteur et dans les cas où le succès de la pêche est dû à son intervention, ils appellent leur poisson, harengs télégraphiques. Les inspecteurs affichent tous les matins dans les diverses stations un état de la quantité de poissons capturée la veille, et en même temps la quote du marché par baril et ils s'acquittent de cette tâche jusqu'après la saison du frai qui est facile à reconnaître par la couleur de la laitence que prennent les eaux.

Cette pêche dure trois mois, mais les pêches fructueuses ne durent que six semaines ou à peu près, durant lesquelles il se prend de dix milles à vingt milles tonneaux par semaine.

Les avantages que devra probablement procurer le télégraphe sont incalculables, car il ne se bornera pas à un rapport plus considérable des pêcheurs de morue et de harengs, mais il permettra aux habitants dispersés ça et là le long de la côte et les rives du grand Fiord, de se rénnir à des endroits déterminés, durant d'autres saisons de l'année, et de se livrer attentivement à d'autres pêches moins importantes mais très-nombreuses dans ce pays, et spécialement à la pêche du hareng d'été très gras et très recherché, poisson qui, pour la délicatesse du fumet et son embonpoint, rivalise avantageusement avec le hareng hollandais et du Nord.

Le tableau suivant démontrera la très haute importance de l'industrie de la pêche en Norvége, et l'on doit avoir présent à l'esprit le fait qu'une quantité plus grande encore est consommée annuellement par la population de ce pays, ce qui peut porter les produits de la pêche à une valeur de $30,000,000.

POISSONS DE TOUTES SORTES EXPORTÉS DE LA NORWÈGE EN 1876.

—		Quantité.	Valeur.
Saumon frais	quintaux.	5,622	$106,245
Maquereau et autres poissons frais	"	29,474	90,126
Morue [Stockfish], séchée sans avoir été salée	"	393,674	1,692,987
Morue tranchée, salée et séchée	"	660,761	3,739,264
Harengs	barils.	897,108	5,182,272
Anchois	boîtes.	167,821	115,290
Homards	milliers	1,270	130,329
Huile de poisson	barils	69,494	1,431,216
Rogues pour boitte	barils.	45,203	540,175
Guano de poisson	quintaux.	2,093	242,487
			$13,270,911
Stockfish exporté en Italie et en Autriche	quintaux.	166,802	
Morue sèche exportée en Espagne	"	474,207	
" " en Portugal	"	58,671	
" " en Italie et en Autriche	"	10,620	

La production des pêches maritimes de la France, en comprenent les pêches pratiquées à Terreneuve et sur la côte d'Irlande, s'est montée, en 1876, à la somme de 88,990,591 francs ; ce qui équivaut à 17 millions de piastres à peu près. 21,263 bâtiments et bateaux montés par 79,676 hommes sont employés à ces différentes pêches.

Le conférencier exprima l'opinion que, si le Canada n'adoptait pas des mesures pour rendre les travaux des pêcheurs, d'un côté moins rudes et de l'autre plus productifs, en facilitant les communications avec la côte nord et les Iles du golfe St. Laurent, et aussi par le moyen de communication par vapeurs, les rendements de cette industrie deviendraient tout à fait insuffisantes pour les besoins d'une population, qui s'accroit avec une rapidité très grande. L'accroissement de la population est maintenant plus grande que l'accroissement des moyens de subsistance, et si l'état ne vient pas en aide pour développer nos ressources maritimes naturelles, un grand nombre de nos jeunes gens émigreront aux Etats-Unis, comme plusieurs l'ont déjà fait. C'est un fait bien connu que la morue de Gaspé est la morue la mieux préparée du monde, et cela est dû à ce qu'elle est tranchée aussitôt après être prise et qu'elle est salée dans un atmosphère qui est exempt des brumes qui sont si fréquentes sur la côte de Terreneuve.

Mais la côte de Gaspé trouve maintenant une rivale sérieuse dans la Norvège qui, l'année dernière. a pris et préparé au delà de 900,000 quintaux de morue dont 70,000 quintaux ont été exportés à Oporto seul. Il désirait faire remarquer à l'assistance que quoique l'on fit pour venir en aide aux pêcheurs, c'était autant que l'on faisait pour soi-même, car ces hardis travailleurs, tout en produisant un article très important pour la consommation intérieure, comme pour l'exportation, sont de grands consommateurs de nos produits manufacturés, car leur travaux rudes exigent qu'ils soient bien nourris et bien chaudement vêtus, etc, etc.

Il espérait, et il n'en doutait aucunement, que les appels en faveur d'une classe aussi utile et aussi méritante que la classe des pêcheurs trouverait de l'écho dans le cœur de tous les canadiens.

SERVICES DES SIGNAUX.

En parlant de l'application du système télégraphique au service des signaux, l'Hon. Dr. P. Fortin expliqua à l'assistance qu'il n'entendait pas par là l'action de signaler les vaisseaux seulement, mais bien aussi le service des signaux tel qu'il est établi aux Etats-Unis, sous la direction du général Myer, et en Canada, avec un bureau central, sous la surintendance du professeur Kingston ; comme démontrant la grande valeur de ce service aux Etats-Unis et le dégré d'exactitude qu'il a atteint, le conférencier lut les extraits suivants d'un article intéressant, paru sur le " Frank Leslie's " popular monthly, d'après lequel, il apparait que les observations météorologiques déduites des rapports recueillis par le général Myer, accuse souvent une exactitude de 82 par cent. On voit aussi que les rapports qui en arrivent de toutes les stations éparpillées sur le territoire des Etats-Unis sont souvent réunis à Washington dans l'espace de 40 minutes.

" Le service des signaux des Etats-Unis doit son développement et son importance actuelle en grande partie à l'habileté et aux efforts du général Albert J. Myer, qui, en 1866, après s'être distingué dans la guerre de la rébellion, fut officier en chef de ce service dans l'année. En vertu d'un acte du congrès, approuvé en février 1870, il fut chargé spécialement de l'observation et de l'annonce, soit par le télégraphe soit au moyen des signaux ordinaires, de l'approche et de la force des tempêtes sur les côtes de la mer et des lacs du nord, à tous les postes militaires de l'intérieur et sur d'autres points des Etats ou des territoires.

" Le général Myer se livra à l'ouvrage qui lui était ainsi assigné, avec un véritable enthousiasme, il prévoyait, apparemment, des résultats que les esprits ordinaires n'avaient pas conçus, et, il organisa de suite la division météorologique du bureau des signaux sur une base efficace. Par un acte subséquent, il fut chargé des devoirs spéciaux de télégraphie, etc., etc., ayant été autorisé à établir des stations de signaux aux phares, et à toutes les stations de sauvetage qui se trouvaient dans de bonnes conditions pour cela et de joindre par le fil télégraphique toutes ces stations avec les points qui lui paraîtraient les plus convenables.

" Les lois qui pourvoient au service météorologique exigent nécessairement que ce service soit accompli à la militaire, les officiers et les hommes engagés dans les différentes branches de ce service, recevant leurs instructions dans une école de signaux établie au Fort Whipple, dans la Virginie, à trois milles de Washington à peu près, et au bureau centrale de cette dernière ville. Le terme de l'engagement est de cinq ans, tout citoyen Américain d'un bon caractère et qui peut subir l'épreuve de l'examen rigide auquel il est soumis préliminairement. Le cours d'instruction comprend l'usage des instruments météorologiques, la manière de prendre les observations, les formules et les devoirs requis aux observatoires et le déploiement des signaux annoncant les tempêtes. On enseigne la télégraphie à ces hommes, et en outre ils sont exercés au maniement des armes et autres devoirs du soldat ; et on en agit ainsi dans le but de les rendre capables de faire face à toute éventualité. Le service des signaux, comme il est à présent organisé, comprend 18 officiers, 150 sergeants, 30 caporaux et 220 simples soldats"

" Cette force a la direction de 217 stations qui s'étendant depuis la Dominion du Canada jusqu'au Rio Grande et de l'atlantique du Pacifique.

De ces stations. 143 sont des observatoires météorologiques, 24 sont des stations pour les observations au coucher du soleil, 11 des stations de signaux proprement dits, 24 des stations spéciales de rivières, 12 des stations commerciales, et 3 des stations où l'on imprime. Des rapports sont reçus par télégraphe et par la poste de 4 stations des Antilles et de 19 stations du Canada."

" Aux stations qui fournissent des rapports télégraphiques les employés sont requis de donner trois fois par jour, et chaque jour, les résultats des observations faites à des heures fixes, et embrassant dans chaque cas les observations barométriques, thermométriques, sur la vélocité et la direction du vent, le mesurage de la pluie tombée, la quantité relative d'humidité dans l'atmosphère, le caractère, la quantité et les mouvements des couches supérieures et inférieures de nuées. et l'état du temps. Ces observations sont prises aux différentes stations, à des heures qui nous assurent leur simultanéité, en tenant compte toutefois des différences entre les heures fixées pour ces observations (7.35 a. m., 4.25 p. m., et 11 p. m.,) et l'heure du lieu aux différentes stations. Trois autres observations, à 7 h. a. m., 2 h. p. m. et 9 h. p. m., temps du lieu, sont aussi prises et enrégistrées à midi, chaque jour. Quand cette observation indique tel changement dans les instruments qui puisse causer de l'anxiété, le fait est aussitôt télégraphié au bureau central, à Washington."

" Une huitième observation est prise à l'heure précise du soleil couchant, à chaque station, et cette observation qui embrasse l'apparence du ciel, au couchant, la direction du vent, la quantité de nuages, les observations barométriques, thermométriques et hygrométriques, la quantité de pluie tombée depuis le dernier rapport, est communiquée au bureau central avec le rapport de minuit. Et la discipline qui règne parmi les employés est si bonne et l'ouvrage est accompli par eux avec tant d'exactitude que les rapports de toutes ces stations, qui couvrent toute l'étendue de ce continent, sont fréquemment concentrés au bureau central, à Washington, dans l'espace de 40 minutes."

" C'est sur ces données, qui sont ainsi accumulées au bureau central, que sont basées les déductions journalières officielles, ou les pronostics du temps et les déductions spéciales, d'après lesquelles les ordres pour hisser les signaux d'alarme sont lancés."

" Les résumés qui paraissent trois fois par jour sur les journaux quotidiens indiquent les conditions météoriques qui existent au-dessus du territoire des Etats-Unis ou dans son voisinage, pour chaque période de 24 heures qui précède immédiatement la publication de ce rapport. Les indications ou les probabilités font présager les changements qui paraissent probables après avoir fait une étude des cartes, en ayant égard aux règles de la météorologie et aux méthodes de généralisation que l'experience a indiquées d'une manière plus ou moins claire.

" Huit cartes, montrant la date des rapports des observations en ce qui regarde la pression barométrique, la quantité relative d'humidité, l'état des nuages, les variations dans l'état de la rosée, etc., etc., sont tracées, et non-seulement elles sont examinées, mais elles sont essentielles pour les pronostics officiels. Les

indications qui sont pour être publiées, sont préparées trois fois par jour et télégraphiées à toutes les principales villes, et elles sont lues, nous croyons, par au moins un tiers de la population de ce pays. La moyenne par cent des vérifications des états indiquant les pronostics des pressions barométriques, des températures, des directions des vents, du temps que l'on doit attendre, dans les contrées auxquelles ces indications s'appliquent, a été, pendant l'année 1877, de 86.16. Mieux que cela, l'exactitude des indications limitée au pronostic du temps à attendre, à l'exclusion des autres conditions sus-mentionnées, représente 90.05 par cent. C'est une chose remarquable que, dans sept années de travail, l'on soit parvenu à une aussi grande perfection. Mais le chef du service nous fait espérer qu'il sera fait d'avantage et qu'il pourra prédire, avec une précision presque absolue, les conditions du temps dans chaque état, si les stations sont multipliés de manière à faire un plus grand nombre d'observations locales."

" La confiance inspirée par l'exactitude uniforme des avertissements du Bureau des Signaux, aux armateurs et aux marins, nous fournit un témoignage concluant de son utilité et de sa valeur. Les signaux annonçant le danger faits par ce service, ne sont pas, il est vrai, infaillibles, mais rarement on les méconnait, et quand cela arrive, les conséquences en sont souvent désastreuses. Les signaux sont déployés à différents ports sur les lacs et les côtes maritimes, en exécution d'ordres qui viennent de Washington et qui sont basés sur les rapports des observations qui indiquent que la tempête menace d'éclater.

" Ainsi, un pavillon rouge avec un centre noir déployé le jour, et un feu rouge exhibé la nuit, à Norfolk, Buffalo, Sandy Hook, le Détroit, ou ailleurs, indique la probabilité d'un temps tempétueux ou dangereux pour ce port ou cet endroit particulier, ou dans le voisinage.

" Le navire qui va en mer quand le signal d'avertissement est déployé, brave simplement un désastre probable. Le steamer des Etats-Unis, le " Huron", dans le mois de novembre dernier, par mauvais esprit d'entêtement, ne voulut pas tenir compte du signal d'avertissement déployé a Norfolk, et ce navire et tout son équipage pris bientôt dans les étreintes d'une tempête que le service des signaux avait pronostiquée, périt, corps et bien, à Kitty Hawk.

Le Huron avait un équipage de 135 hommes et valait $700,000.

" Mais ce n'est pas seulement dans le déploiement des signaux d'avertissement que le bureau des signaux rend un service relativement important au commerce de ce pays, le service des côtes, comme service particulier, et aussi comme lié au service du sauvetage, mérite une mention particulière. Ce service a sous son contrôle direct 543 milles de fil télégraphique, s'étendant depuis Sandy Hook jusqu'au Cap May, depuis Norfolk jusqu'à Hatteras, et depuis Welmington jusqu'à l'embouchure de la rivière du Cap Fear ; ce sont là les côtes les plus fréquentées et en beaucoup d'endroits les côtes les plus dangereuses des Etats-Unis.

" Ces lignes et ces stations de signaux, placées pour la plus grande partie aux phares et aux établissements de sauvetage, sont directement sur la côte. Les guetteurs ont une vue complète de la mer, et les désastres causés par les naufrages ne peuvent échapper à leur vigilance. Ils reçoivent de Washington, en tout temps, les derniers rapports de conditions climatériques de toute la côte, et de la mer même, autant qu'elles peuvent être connues, ils sont par consequent capables d'avertir par signaux les vaisseaux qui passent de tous les dangers qui peuvent les menacer.

" Etant exercés dans la pratique des signaux d'après le code international, les navires de toute nationalité peuvent communiquer avec eux pour leur demander l'assistance nécessaire. Beaucoup d'exemples de services rendus de cette manière pourraient être mentionnés, pour démontrer la rapidité avec laquelle les gardiens de ces phares accomplissent leur devoir."

On nous a rapporté que, lors du naufrage du brick bâtard " Nipoli," une station télégraphique fut exigée sur le champ et se mit en communication avec Washington, et les faits principaux, se rapportant à ce sinistre, furent rapportés au bureau central, avant que le bateau de sauvetage amené d'un poste peu éloigné, fût rendu sur les lieux."

" Un exemple remarquable de l'utilité du service des côtes fut fourni en

mars 1877. Le 21 de ce mois, une tempête d'une force extraordinaire fut signalée du bureau central, comme devant menacer le milieu des côtes de l'Atlantique. Le matin du 22, quand la brume se fut dissipée, le sergent en charge de la station au cap Henry découvrit un grand navire échoué sur cette basse dangereuse qui gît au large de cette station ; il en donna avis de suite aux équipages préposés au sauvetage de Norfolk, et fit rapport de ce fait au bureau central. On ne savait rien jusque là de la nationalité du navire, ni du port d'où il était parti, ni de sa cargaison, ni des conditions dans lesquelles il se trouvait. Le bateau de sauvetage venu de la station voisine, tenta d'aborder le navire, mais sans succès."

" Le lendemain, au petit jour, le sergeant déploya au moyen des pavillons du code international le signal : attention. Les signaux en réponse furent bientôt hissés, à bord du vaisseau en détresse, et il fut télégraphié par les pavillons de code international que ce navire était le navire anglais " Winchester " qui avait fait voile de Liverpool sur lest, en destination de Norfolk, avec un équipage de vingt sept hommes. Le capitaine signala aussi l'ordre de lui engager au port le plus voisin, deux remorqueurs puissants pour venir leur porter secours."

" Ce message fut expédié aussitôt à Norfolk au moyen du télégraphe, par les employés du service des signaux qui, pendant ce temps, se tenaient en communication constante, au moyen des pavillons du code, avec le navire naufragé."

" La signature officielle du sergent en charge de la station fut jugée être une autorité suffisante par les propriétaires des remorqueurs, et ils partirent sur cet ordre pour le sauvetage. Par le même télégraphe, ces faits furent aussi télégraphiés à Washington, d'où tous les employés du service du sauvetage auraient pu être dirigés sur ce lieu, si la chose avait été jugée nécessaire."

" Le travail du sauvetage continuait au cap Henry, le navire demanda par signaux qu'on lui tira au moyen d'un mortier une ligne de sauvetage, et le service de sauvetage en fit la tentative. Mais la distance était trop grande. Plus tard dans la journée une ligne fut envoyée en flotte du navire à terre ; une nacelle de sauvetage fut mise en opération et un certain nombre de matelots purent débarquer par ce moyen.

Les marins restés à bord furent rapportés comme étant sains et saufs. Avant le coucher du soleil, comme la tempête avait diminué, on avait déjà tenté de grands efforts pour sauver le navire. Une partie de l'équipage resta à bord, on organisa un système de signaux de nuit, avec lequel on pourrait appeler du vaisseau le bateau de sauvetage, s'il en était besoin.

Le jour suivant au matin, le 23 mars, le capitaine du vaisseau vint à terre, la nacelle de sauvetage continuant à marcher entre le vaisseau et la terre. Les hommes de l'équipage furent renvoyés à bord pour aider au sauvetage, aussitôt que l'état de la mer permettrait aux steamers de s'approcher du vaisseau. Le travail commença le 23 et fut continué le 24. Ce jour là les signaux d'avertissements furent hissés par ordre, à la station, annonçant qu'une autre tempête s'approchait de la partie sud de l'Atlantique, et des avis particuliers furent donnés à ceux qui étaient à bord de prendre toutes les précautions nécessaires afin de débarquer en cas de danger."

" Vers le soir du 25 mars, une violente tempête accompagnée d'une houle très forte avait atteint le Cap Henry. Le jour suivant au matin, elle continuait toujours, et au point du jour le sergent en charge de la station découvrit trois barques à la côte près du navire " Winchester, " toutes dans l'espace d'un mille. La tempête était toujours furieuse. Les agents de sauvetage de Norfolk furent avertis de ce nouveau sinistre, et les faits furent signalés à Washington. Le signal " attention " fut arboré de la barque qui paraissait le plus en danger. Mais on n'y fit pas attention. Bientôt le grand mât et le mât d'artimon de cette barque furent emportés. Le bateau de sauvetage tenta de s'y rendre mais sans succès. Plus tard on put lire son nom au moyen d'un télescope, c'était la " Panzer " ; et l'équipage de la station de sauvetage réussit à lui lancer une ligne de sauvetage. Mais ce qui parut étrange, c'est que, quoique le danger fut imminent, l'équipage de cette barque ne parut pas comprendre le signal, ni ne hâla sur la ligne de sauvetage ; c'était pourtant leur seule chance de salut. Un bateau de sauvetage parvint à gagner les deux autres barques naufragées et il se trouva que c'était les barques

italiennes " Franceshino " et " Monte Tabor." Des dépêches télégraphiques furent aussitôt envoyées par le service des signaux à Baltimore, pour requérir des secours additionnels sous forme d'ancres, de chaînes et de remorqueurs. Plus tard dans la journée, dans l'après midi, la barque " Pantzer " arbora un signal en réponse d'après le code international. Et l'on put alors s'assurer que c'était une barque Norvégienne, et l'on supposa que d'abord son équipage n'avait pas pensé à la possibilité de pouvoir demander des secours au moyen des signaux sur une côte étrangére. Presqu'aussitôt après que l'on eût répondu à son signal, la " Pantzer " signala ces mots : Veuillez envoyer un bateau de sauvetage. En réponse à ce signal, le chef de la station des signaux montra le signal suivant : Hâlez sur la ligne. Il parait qu'au milieu des dangers les marins du " Pantzer " n'avaient pas compris l'usage auquel était destinée la ligne qui avait été lancée sur le pont de leur navire de bon matin.

" La ligne fut bientôt hâlée à bord de la *Pantzer*, la nacelle de sauvetage fut installée par des équipages des stations de sauvetage, et vers neuf heures du soir, les onze hommes de l'équipage étaient à terre sains et saufs. Ce vaisseau fut mis en pièce par des tempêtes qui suivirent."

Des autres navires, le *Winchester* fut mis à flot après quelques jours de travail, et les deux barques *Franceshino* et *Monte Tabor*, furent sauvetés sans trop de difficulté."

" En commentant ces accidents maritimes, le chef du service des Signaux dit : S'il n'avait pas existé de service de Signaux, il n'y aurait pas eu de télégraphe au Cap Henry, s'il y avait eu un télégraphe au Cap Henry sans un service de signaux, il n'y aurait pas eu d'hommes capables de faire fonctionner de suite le fil électrique et de communiquer avec les vaisseaux par les signaux internationaux."

" Si les deux avaient manqué, il est plus que probable que tous ces navires d'une grande valeur auraient été perdus, parceque il eut été impossible de recevoir à temps les secours nécessaires des ports voisins, et les efforts des sauveteurs n'auraient pu être dirigés d'une manière aussi intelligente et aussi sûre sans la connaissance, à toute heure, des changements atmosphériques, pendant tout le temps que les vaisseaux étaient en danger. Les marins de la *Pantzer* n'auraient pu apprendre comment tirer à bord le panier de sauvetage, et ils auraient pu périr tous. Les sauveteurs n'auraient pas été présents, comme ils l'étaient, pour porter des secours d'une manière si extraordinaire c'est-à-dire à quatre navires en même temps, et les équipages des stations de sauvetage n'auraient pu travailler sous la surveillance de leur chef (le chef du service de sauvetage) à Washington. Comme essai d'habilité déployée dans l'art des signaux, c'est avec plaisir que l'on peut ajouter la considération suivante, c'est que des navires de nationalités différentes, un anglais, un norvégien, après avoir fait voile de ports différents, et se trouvant en détresse sur la côte des Etats-Unis, ont pu faire connaître leurs besoins, chacun dans sa propre longue, comme s'ils étaient, sur leurs propres côtes. Ils ont été peut-être plus promptement secourus que si c'eût été sur une terre étrangère.

" Récemment, le guetteur à Barnegat, télégraphia au bureau central : " Un navire vient d'être jeté à la côte, on demande des secours." Dans l'espace de vingt minutes, à partir du moment où la dépêche a quitté la station de Barnegat, elle était parvenue à sa destination et un ordre avait été donné au plus proche steamer sauveteur, à Sandy Hook, de se rendre au secours du vaisseau naufragé. On peut ajouter, pour démontrer la perfection de cette branche du service, que dans les cas où les fils télégraphiques ont été rompus dans des bras de mer ou pendant de violentes tempêtes, des communications ont été maintenues sans interruption pendant un temps assez long, sur des distances assez considérables, au moyen de pavillons et de torches employés comme signaux.

" L'Importance et la valeur d'un service de ce genre sur nos côtes si dangereuses est évidente. Et si des lignes de communication pouvaient s'étendre de New-York au golfe du Mexique, avec des observateurs capables et des équipages de bateaux de sauvetage à tous les endroits où il serait utile de les mettre, les pertes par les navires naufragés seraient réduites à un point minimum. Comme c'est maintenant, les bénéfices que le commerce en retire sont presque au delà de toute estimation. Dans le but d'augmenter l'efficacité de ce service, un comité

permanent est établi dans chaque bureau de commerce des principales villes de ce pays, lequel s'est engagé à faire rapport à l'officier en chef du service, sur les conditions et l'état de ce service dans chaque ville et son voisinage, et de dire s'il est bien conduit, s'il est utile, s'il peut être amélioré de manière à en faire bénéficier les villes et les populations qu'ils représentent. Des comités semblables ont été formés, autant que possible, dans les différentes sociétés d'agriculture dans tous les Etats-Unis. Et comme ces comités sont composés d'hommes distingués, résidants aux endroits et dans les districts qu'ils représentent et comme ils sont intéressés à tout ce qui peut leur être utile, il s'en suit que leurs observations sont d'une importance assez grande."

"Tel est l'histoire, tels sont quelques-uns des résultats du service des signaux des Etats-Unis. Mais quelques grands, quelques glorieux que soient les résultats déjà obtenus, ce ne sont là que les avant-coureurs de résultats plus étendus et plus avantageux que doit accomplir la science météorologique.

"Ce qui a été fait ici peut se faire ailleurs, et en donnant à ce système plus d'expansion, plus de développement comme œuvre internationale, tel que recommandé par le Congrès de Vienne de 1873, nous pouvons raisonnablement espérer qu'avant la fin du siècle, toutes les nations qui habitent au nord de l'équateur pourront avoir la jouissance d'échanger des rapports quotidiens presque exacts des conditions qui les distinguent. Cette œuvre internationale couvre à présent l'étendue territoriale suivante : Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Grande-Bretagne, l'Amérique Centrale, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Grèce, les Indes Orientales, l'Italie, le Japon, le Mexique, les Pays-Bas, la Norvége, le Portugal, la Russie, l'Espagne, la Suède, la Suisse, la Turquie, l'Amérique Britannique du Nord, les Etats-Unis, les Azores, les Bermudes, les Iles Aleutiennes, les Iles Sandwich, les Antilles, l'Amérique du Sud ; elle consiste dans des observations météorologiques uniformes, et du genre qui pourra le mieux servir à la préparation des cartes synoptiques, prises et enrégistrées tous les jours à des stations placées dans chacune de ces divisions territoriales. La moyenne des observations simultanées qui se font maintenant dans les pays étrangers est de 293, tandis que le nombre total des stations desquelles des rapports sont reçus régulièrement et consignés dans les bulletins est de 463. De ces stations, 44 sont en Angleterre, 43 en France, 23 en Allemagne, 23 aux Indes, 33 en Italie, 27 en Russie, etc., etc."

"Le service des signaux est, comme nos lecteurs ont pu le voir, un des grands triomphes de notre siècle, et il est destiné, à mesure que l'expérience le perfectionnera et que les instruments d'observation acquèreront plus de précision, à devenir l'engin qui servira à anticiper et à prévenir les désastres dans toutes les parties de ce pays."

Les bienfaits qui résulteront de ce service pour la marine et la navigation des Etats-Unis sont quelquefois très considérables. Les signaux d'avertissement ne sont jamais méconnus aux ports de mer, et il s'ensuit presque toujours que, quand un vaisseau est assez hardi pour braver le danger et prendre la mer en défi des signaux, comme le malheureux navire "Huron" l'avait fait, il arrive toujours des désastres maritimes.

Les extraits suivants sont tirés du rapport intéressant du professeur Kingston, surintendant du service météorologique de la Dominion :—

A L'Honorable Ministre de la Marine,

Monsieur,

Ayant décrit en détail, dans mes rapports précédents, les différents objets que nous voulons atteindre avec le système météorologique, il me suffira de faire brièvement allusion à ces objets et de faire voir quels progrès nous avons faits cette année dans la voie que nous nous sommes tracée. Les objets du système sont doubles :—

I. Le recueillement des statistiques météorologiques (comprenant les statistiques des tempêtes) et leur arrangement en forme convenable de manière à pouvoir traiter plusieurs questions de physique ; le rassemblement des matériaux recueillis pendant une série d'années, et comme conséquence, la déduction du

caractère climatérique des différentes sections de la Dominion ; et la diffusion de connaissances précises sur les faits et les principes de climatologie en général, et de la climatologie canadienne en particulier.

II. L'emploi utile et pratique de ces faits et des principes ainsi connus particulièrement pour la pronostic des changements atmosphériques.

.....

Stations Télégraphiques.—Il y en a quatorze en tout où les observations sont notées et rapportées par le télégraphe, à Toronto, trois fois par jour, à 7.25 a.m., 4.25 et 10.50 p.m, temps moyen de Toronto.

STATION DE TÉLÉGRAPHE OU SONT PUBLIÉS DES BULLETINS.

1o. Stations de signaux pour annoncer les tempêtes ; ces stations (dont il y en a trente-neuf) sont des endroits où l'on télégraphie les pronostics de l'approche probable d'une tempête ; et au reçu de cette dépêche, les agents hissent un signal de tempête et affiche un bulletin annonçant qu'une tempête peut être attendue, et quels localités sont averties.

Pronostic des changements atmosphériques.—Les données sur lesquelles les prédictions sont basées sont reçus par le télégraphe trois fois par jour de certaines stations de la Puissance et des Etats-Unis. Les heures auxquelles ces observations sont notées sont les suivantes : 7.25 a.m., 4.25 p.m. et 10.50 p.m., temps moyen de Toronto.

Les renseignements contenus dans les rapports sont les suivants : L'observation du baromètre réduite à la température de 32° Forenheit et au niveau de la mer ; l'observation du thermomètre ; la quantité relative d'humidité ; la direction et la velocité des vents ; l'état du firmament et en dernier lieu la quantité de pluie et de neige, s'il en est tombé. Les rapports du matin contiennent un mémoire du minimum de la température observée depuis la dernière observation. Des rapports sont maintenant reçus de 41 stations le matin, de 31 le midi, et de 24 le soir. Des avis de tempêtes, basés sur les informations plus haut citces sont expédiées aux différentes stations de signaux dans toute la Puissance ; et aussi sur l'avis reçue de Washington, de la probabilité d'une tempête, les avis sont expédiés à nos stations ou ne le sont pas, à la discrétion du bureau.

Un avis est expédié à tout port quelconque, quand, d'après l'opinion de l'officier chargé de la pronostication des changements atmosphériques, il est considérée comme probable qu'il surviendra une tempête dans un rayon de 100 milles, par eau, de ce port ; cela est dans l'intention d'avertir ceux qui sont engagés dans le commerce et les expéditions maritimes qu'une tempête peut probablement sévir dans le rayon plus haut mentionné et que les vaisseaux qui quittent le port pourront en ressentir les effets.

L'importance d'expédier ces avis aussi promptement que possible a été démontrée dans des occasions précédentes. Sur 510 avis qui ont été vérifiés, 483 sont arrivés à temps pour avertir de l'approche de la tempête, dans vingt-sept localités la tempête était commencée, quand l'avis à été expédié de Toronto ; mais dans dix-sept de ces cas la tempête continua à augmenter en violence après que l'avis eut été donné.

Des rapports ont été reçus de neuf tempêtes dont il n'avait pas été donné avis ; cinq d'entre elles étaient purement locales, et les quatre autres générales.

DISTRICT.	No. expédiés.					No. vérifié.					Percentage vérifié.				
	1er quartier.	2e quartier.	3e quartier.	4e quartier.	Année.	1er quartier.	2e quartier.	3e quartier.	4e quartier.	Année.	1er quartier.	2e quartier.	3e quartier.	4e quartier.	Année.
Les lacs	.....	83	47	221	351	.....	48	26	188	262	.....	57.8	55.3	85.1	74.6
Fleuve et golfe St. Laurent	.....	13	.....	112	125	.....	9	.....	72	81	.....	69.2	.....	64.3	64.9
Océan	73	15	32	157	267	57	.....	5	105	167	78.1	.....	22.7	66.6	62.5
Total	73	111	69	490	743	57	57	31	365	510	73.1	51.4	44.9	74.5	68.6

Le tableau ci-dessus donne le nombre des avis expédiés par chaque quartier de l'année, et le percentage des vérifications. Le percentage des districts du St. Laurent et de l'Océan est bas, à cause du manque d'un nombre suffisant de stations télégraphiques où des rapports peuvent être recueillis.

Des rapports météorologiques et des stations télégraphiques sont bien nécessaires aux Iles de la Madeleine, à l'Ile d'Anticosti, sur la côte Nord, et à Terreneuve, (et ce système proposé devra suppléer à ce manque.) ... .

G. T. KINGSTON,
Surintendant du service Météorologique de la Puissance du Canada.

Le Dr. Fortin ajoute qu'il avait écrit au Général Myer et au Professeur Kingston pour savoir si les résultats des observations prises à toutes les stations météorologiques qui seraient établies sur toutes les côtes et les Iles du golfe, au moyen du système de télégraphe proposé, auraient des conséquences avantageuses pour la déduction des pronostics météorologiques, et en réponse il a reçu les deux lettres suivantes :

DÉPARTEMENT DE LA GUERRE,

Bureau du chef du service des signaux.
WASHINGTON, D. C., le 2 décembre 1878.

A L'HONORABLE P. FORTIN,
Représentant de la Chambre des Communes et Président de la Société de Géographie de Québec, Québec, Canada.

MONSIEUR,—J'ai reçu et étudié avec beaucoup de plaisir les documents et les cartes que vous m'avez envoyés.

Je suis toujours et partout en faveur de l'extension des lignes télégraphiques aux côtes maritimes. L'expérience a démontré que ces lignes sont d'une grande valeur sur les côtes des Etats-Unis et nous n'avons besoin que de plus d'argent et d'un personnel plus considérable pour les étendre. L'année qui vient de s'écouler est remplie d'exemples de leur utilité. Ecrivant, comme je le fais, dans un bureau d'où l'on peut, au besoin, se mettre en communication avec les navires naufragés sur la côte, depuis le port de New-York jusqu'au Cap May et depuis Norfolk jusqu'à Smithville, me rappelant encore la perte du *Minopolis* et du *Huron* et d'autres désastres plus récents, je ne puis comprendre qu'un homme qui *pense* ne soit pas en faveur de ces lignes.

Je vous expédie une copie de mon rapport annuel pour l'année finissant le 30 juin 1877, dans lequel vous trouverez des informations concernant cette branche du service. Je vous enverrai aussi, lorsqu'il sera imprimé, le rapport pour l'année 1878.

La carte que vous m'avez envoyée est magnifiquement faite et elle est déjà déposée parmi nos documents précieux.

Avec beaucoup de remerciements pour votre attention courtoise et beaucoup de bons souhaits pour le succès de vos projets.

Je suis, avec un sincère respect et une grande considération, votre obéissant serviteur,

ALBERT J. MYER.
Brig-Général, chef du service des signaux de l'armée.

A L'HON. P. FORTIN, Québec,

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 20 du mois dernier, par laquelle vous me demandez de vous exprimer mes opinions sur l'extension proposée du système télégraphique vers la côte nord et les îles du Golfe St. Laurent, je prends la liberté de vous dire que les avantages que l'on retirerait de cette œuvre ont déjà été le sujet de mes méditations, et il y a quelque temps je me suis exprimé en faveur de ce projet devant le bureau de commerce de la Puissance. Cette extension proposée rendrait un service signalé au bureau météorologique de deux façons, comme suit :

1o. Cela nous permettrait de recevoir, au moyen de ce système télégraphique, des rapports additionnels sur lesquels nous nous fondons dans nos pronostics du temps, dans le golfe St. Laurent et la Nouvelle Ecosse.

2o Les rapports de la côte nord du golfe seraient particulièrement importants sous le rapport météorologique, en ce que nous aurions alors un moyen d'indiquer les changements qui nous arrivent du côté du nord. Si les dépêches télégraphiques se rapportant au service météorologique avaient permission de passer franco, comme c'est le cas dans d'autres pays, l'utilité de votre projet pourrait s'étendre jusqu'à l'avertissement des tempêtes, en fournissant les moyens de donner des renseignements, à l'approche de ces tempêtes, à tous les phares de nos côtes et des îles, et de là aux vaisseaux qui passent dans le voisinage et aux pêcheurs.

Je puis vous dire de plus que si la température de la mer pouvait nous être transmise à ce bureau d'une manière systématique, au moyen du télégraphe de tous les phares de nos côtes maritimes, nous aurions alors des données sur lesquelles, d'après l'opinion exprimée par plusieurs écrivains modernes, nous pourrions présager l'arrivée ou le départ probables des divers espèces de poissons qui fréquentent nos côtes.

J'espère que je pourrai bientôt vous féliciter sur la réussite de cette importante entreprise.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. T. KINGSTON,

Surintendant du service météorologique,

Puissance du Canada.

Bureau Météorologique,

Toronto, Canada, 9 déc. 1878.

Le conférencier fournit alors des explications sur les trois différentes méthodes qui existent pour signaler les navires d'une station de signaux. Quand il y a assez de vent pour les faire flotter, l'on se sert des pavillons de signaux en usage pour le code international. Mais quand le vent manque, on emploie des boules et des flammes. Mais un meilleur système encore, c'est célui des sémaphores, qui est maintenant d'un usage général en France, en Espagne et qui commence à être introduit en Angleterre et ailleurs.

Sur la demande qu'il en fit, quand il était président de l'Assemblée Législative, l'honorable conférencier reçut, pour l'usage de la bibliothèque parlementaire de Québec, un livre d'instructions pour le système des sémaphores, avec des cartes et des planches explicatives, qu'il se faisait un plaisir de montrer à l'assistance. Le sémaphore consiste en un mat élevé portant des bras de chaque côté qui sont mus par des chaînes sans fin, mises en motion par des manivelles. Ces bras, placés à certains angles et dans certaines positions relatives à chacun d'eux, représentent des chiffres au moyen desquels l'on donne les noms des bâtiments ; et l'on a pu par le même moyen composer un vocabulaire international en usage dans la marine qui est traduit dans toutes langues des pays civilisés. Le conférencier a pu voir fonctionner un de ces sémaphores à St. Malo, en France, et il décrivit la manière dont le guetteur s'est servi pour recevoir un signal d'un navire qui était en panne dans la rade et comment il lui transmit en réponse, au moyen du sémaphore, un message qui avait été envoyé là par le propriétaire du navire et qui attendait ce dernier depuis quelque temps ; c'était l'ordre de se rendre à Anvers pour décharger sa cargaison. Ainsi ce navire qui arrivait d'un voyage lointain, put recevoir un ordre de son armateur, dans l'espace de quinze minutes, sans avoir eu à jeter l'ancre, à envoyer une embarcation à terre, à payer des frais de port, etc., etc. Il ne désirait pas presser l'adoption des sémaphores, car il croyait que le service pouvait se faire d'abord avec des boules et des flammes. Le conférencier dit que, depuis 27 ans, il a descendu et remonté le fleuve et le golfe St. Laurent un grand nombre de fois et il sait quel est là l'état de choses qui se rapportent au service des signaux. Tandis que nous y avons un grand nombre de phares, il n'y en a qu'un seul, au meilleur de sa connaissance, celui de la Pointe au Père, où un vaisseau peut se faire

signaler et d'où il peut recevoir des signaux. Pas même au Cap au Rosier, le point le plus saillant de nos côtes et où il y a un phare qui a couté près de $100,-000, peut-on signaler, quoique souvent des navires norvégiens, accoutumés qu'ils sont à se faire signaler ailleurs, se soient souvent mis en panne par le travers de ce phare pour y faire des signaux ; mais ils ne recevaient pas de réponse. Le gardien du phare du Rocher aux Oiseaux lui a dit qu'il ne pouvait pas faire de signaux aux vaisseaux, car il n'avait pas le code international ou le livre des signaux. C'est pourtant une station centrale où, pendant des deux à trois jours et souvent plus, l'on ne peut débarquer, tant la mer se brise avec violence sur ce rocher. Il fait mention de ces choses afin de prouver que notre pays est bien en arrière des autres pays sous ce rapport, et de démontrer ce qu'il nous faut faire pour nous mettre au niveau de la Grande-Bretagne, de la Norvège, de la France, et des autres nations civilisées Les gardiens des phares pourraient apprendre la manière de faire les signaux et il pourrait leur être enjoint de rester constamment à leur poste, afin d'être prêts à signaler tous les bâtiments qui passent en vue de leurs phares ou d'en recevoir des signaux.

Il lui semblait que l'argent dépensé pour creuser des canaux, pour approfondir des chenaux, pour améliorer des hâvres etc., etc., ne se trouvait pas de l'argent dépensé à propos, si la navigation du bas du fleuve et du golfe St. Laurent n'était rendu aussi sûre que possible, et si les meilleurs moyens n'étaient pris pour dépêcher dans le plus bref délai possible les secours nécessaires aux navires naufragés ou en détresse.

Un mot sur les établissements de sauvetage.

Nous n'avons, sur les côtes maritimes de la Dominion, aucun établissement soit aux frais de l'état, soit aux frais des particuliers, pour le sauvetage des équipages ou des passagers. Et il ne connait aucune organisation qui ait été faite aux phares échelonnés sur toutes nos côtes maritimes dans le but de porter des secours prompts et efficaces aux vaisseaux naufragés dans le voisinage de ces phares. Il est vrai qu'il peut y avoir des embarcations à ces phares, mais ce ne sont pas des bateaux de sauvetage, et elles ne sont ni équippées, ni gréées pour le sauvetage. Et même seraient-elles équippées pour cela, qu'il se trouverait, à quelques uns des phares les plus importants, des gardiens tout-à-fait incapables de diriger une embarcation et d'aller au secours des marins et des passagers en détresse. Une fois le télégraphe établit le long de nos côtes, un système de sauvetage pourra y être organisé avec des gardiens de phares capables de rendre, jusqu'à un certain point, les mêmes services que rend le service du sauvetage en Angleterre, dans d'autres contrées d'Europe et à quelques ports des Etats-Unis.

Imaginez vous les idées de découragement qui agitent et accablent l'esprit de ces pauvres matelots et passagers qui naviguent dans nos eaux et se trouvent en danger d'être jetés sur nos côtes durant une tempête. Ils savent bien que, s'ils étaient sur les côtes d'Angleterre, ils trouveraient sur les points les plus importants, toute espèces d'appareils pour les secourir et leur sauver la vie, s'il y avait possibilité. Le télégraphe sera requis pour demander les secours nécessaires, et bientôt le bateau de sauvetage avec son équipage d'hommes héroïques apparaîtra pour tendre aux malheureux naufragés une main secourable.

Sur les côtes du Canada, principalement sur la côte presque déserte de l'Ile d'Anticosti, sur une partie des côtes des Iles de la Madeleine et de la côte du Labrador, je suis peiné de le dire, il n'y a eu jusqu'à présent aucune organisation de faite pour porter secours aux malheureux naufragés.

Comme la chose a été très bien dite par M. Cramp, le président de la Commission du Havre, "il est inutile de faire des améliorations dans les eaux supérieures du fleuve St. Laurent et de creuser les chenaux entre Québec et Montréal, si la partie inférieure du fleuve et du golfe St. Laurent ne reçoit pas les mêmes avantages." Il ajouta anssi, à la même assemblée, que, en sa qualité de représentant de la Commission du Havre, ce corps donnerait son support au projet de M, Fortin. Le conférencier revint sur le sujet do concurrence de la voie du St. Laurent avec celle de New-York pour le transport du commerce du Grand Ouest, et fit allusion aux taux de 3, 4, 5, 6 et même 10 par cent d'assurance que

l'on paie quelquefois sur le fret de Québec, comparés aux taux de 1¼ ou 1½ payés pour le même fret en voiliers par la voie de New-York ; et il avoua que, s'il était assureur lui-même, il ne serait pas tenté, vû l'état d'abandon dans lequel se trouve les navires qui ont le malheur de faire naufrage dans le golfe St. Laurent, d'assurer à des taux moindres que les taux actuels de Québec.

Même les cargaisons n'y sont pas toujours en sûreté contre le pillage.

Et comme exemple il cite le cas de la barque "Caméo," qui avait pris, à Québec, l'année dernière, un chargement de notre meilleur chêne, estimé à $16,000. Ce navire fit côte sur l'Ile d'Anticosti, sa cargaison fut achetée par la compagnie bien connue de Messrs. Julien et frères, dans le but de la transporter à Québec et ensuite de l'expédier en Angleterre ; et les Messrs, Julien en avaient déjà fait transporter deux cargaisons de goëlettes à Québec, quand dans le mois de septembre, deux goëlettes étrangères, supposées appartenir à une des provinces maritimes, abordèrent près de l'épave, leurs équipages chassèrent avec violence le gardien du "Caméo," ils en prirent forcément possession, chargèrent leurs bâtiments du meilleur bois qu'ils trouvèrent, puis ils partirent sans que l'on put savoir où ils allaient.

A cause des moyens si défectueux de communication, il s'écoula tout un mois avant que ce fait, singulier pour un pays civilisé, fut connu des propriétaires, les Messieurs Julien. Et quoique ces Messieurs usassent de tous les moyens en leur pouvoir pour retrouver les voleurs, en communiquant avec les collecteurs des maisons de douane de différents ports, leurs efforts ont été jusqu'à présent infructueux. S'il avait existé des communications télégraphiques tels que proposées, il est probable que ce vol hardi n'aurait pas été tenté, ou bien, s'il l'avait été, des dépêches télégraphiques auraient été expédiées partout le pays, à l'effet de faire guetter et appréhender les auteurs de cet acte de piraterie, et ils auraient été probablement pris avant leur arrivée à leur port de destination.

Si nos navires et nos cargaisons, car des navires ont déjà été pillés de la même manière que le "Caméo," peuvent être ainsi exposés à la piraterie à notre porte pour ainsi dire, comment peut-on espérer faire baisser les taux d'assurance au moins à l'égal de ceux de New-York ? Et si nous n'accompliissons pas cet objet, comment pouvons-nous espérer faire une concurrence heureuse avec ce port, qui n'est qu'à une distance dé 21 milles de la haute mer, tandis que Québec est éloigné du Cap Race de pas moins de 840 milles.

Le conférencier conclut en exprimant des remercîments pour l'attention bienveillante qui lui avait été manifesté pendant son exposé, et il sollicita l'aide du bureau de commerce, des marchands et des armateurs de Québec pour mener son projet à bonne fin, parce qu'il croyait qu'il était d'une importance majeure, non-seulement pour Québec, mais encore pour le monde entier.

L'Hon. D. Fortin pris son siége au milieu des applaudissements de l'assistance, après avoir parlé pendant près de deux heures.

M. A. Joseph, président du bureau du commerce de la Province, prit alors la parole. Il dit que des remercîments bien mérités avaient été adressés au conférencier pour l'exposé intéressant qu'il avait fait sur un sujet dont il avait fait une étude constante, et il pensait par conséquent que tous ceux qui étaient présents voudraient bien donner leur assentiment à une résolution qu'il avait dans sa main.

Il fit donc motion secondé par M. James G. Ross, Ecr.:

"Que les remercîments de cette assemblée doivent être offerts à l'Hon. P. Fortin, pour son habile exposé sur le sujet de l'extension des communications télégraphiques vers le bas du fleuve et du golfe St. Laurent, vû que c'est une entreprise qui est de la plus grande conséquence pour la marine, pour les intérêts commerciaux non-seulement de Québec, mais aussi de toute la Dominion."

M. James G. Ross dit qu'il était satisfait et content de la conférence, et il s'attendait à ce qu'elle produirait de bons résultats. Il espérait que dorénavant l'on porterait plus d'intérêt aux choses qui intéresse Québec. Notre commerce tombe en décadence, et le peu qui en reste semble encore fuir notre port. Il recommanda que les marchands de Québec s'assemblassent plns souvent pour discuter les matières qui regardent leur intérêt commun. Il y avait par exemple la question des pêcheries, lesquelles n'étaient guères plus considérées par la

population de Québec que comme une chose légendaire. On en était arrivé à un tel point qu'il fallait un changement quelconque pour arrêter la perte de tout notre commerce, et pour fournir de l'ouvrage à nos jeunes gens et de cette manière les retenir au pays.

L'Hon. P. Garneau suggéra que le bureau du commerce invitât l'Hon. Dr. Fortin à être un des délégués de cette ville au bureau de commerce de la Dominion, où il pourrait rencontrer les délégués si intelligents des provinces maritimes et exposer en personne ses idées sur cet important sujet.

Le président déclara le vote de remercîments adopté et il en fit part à l'Hon. conférencier.

L'Hon. Dr. Fortin remercia de nouveau l'assemblée du compliment qu'elle voulait bien lui faire, et il ajouta, à l'égard des suggestions de l'Hon. P. Garneau, qu'il était prêt à aller à Ottawa si c'était jugé nécessaire, en quelque qualité que l'on voudrait, pour appuyer le projet en question. Il exprima l'idée que tout le projet devrait être mis à exécution de suite à l'exception toutefois, de la ligne du Labrador, qui pourrait être erigé plus tard. Afin de mieux réussir dans l'accomplissement de l'objet en vu, il suggérait qu'une brochure, contenant les extraits du rapport du comité de la chambre des communes, les témoignages et les déclarations favorables au projet, fût publier, avec accompagnement d'une carte, qu'il croyait être la chose la plus importante de toutes. Cette brochure devrait être distribuée aux députés de la chambre des communes, aux sénateurs, aux bureaux de commerce et à la presse. Pour ce qui en était du coût de l'entreprise, le conférencier dit que les lignes terrestres pourraient être erigées de la même manière que la ligne de Matane à la Rivière au Renard, c'est-à-dire au moyen d'une subvention du gouvernement payé une fois pour toutes, tandis que la submersion et l'exploitation des lignes sous-marines pourraient se faire à l'aide d'une subvention annuelle.

En ce qui se rapporte aux voies et moyens, le conférencier pensait que cette partie des frais du système dont bénéficieraient les pêcheries, pourrait être prise à même l'indemnité décrétée par la sentence arbitrale d'Halifax.

Ce jugement, se rapportant à la location de nos pêcheries aux pêcheurs des Etats-Unis, pour un terme de douze ans, sur une étendue de côte de 3,160 milles, représentaient, il devait le dire, les plus chers intérêts de la population de la Puissance qui se livre à l'industrie de la pêche, et la somme qui en provenait devait être appliquée à l'encouragement et au développement des pêcheries, de la manière qui paraîtra le plus convenable, pour pourvoir aux besoins pressants de ceux qui exercent cette industrie, comme un système de protection efficace de nos pêcheries, la construction de quais, brise-lames et autres améliorations dont bénéficieront les pêcheurs et les pêcheries. Il ne recommanderait pas que le capital fût dépensé; mais cette somme pourrait entrer dans le trésor comme un fonds spécial, et l'intérêt serait appliqué aux besoins plus haut indiqués. Les Etats-Unis ne paraissent pas beaucoup disposés à renouveler, aux mêmes conditions, le traité par lequel ils ont obtenu la location de nos pêcheries, car ils ont payé sous protêt, et il pourrait arriver par conséquent que ce traité, permettant aux américains de venir pêcher dans nos eaux fût abrogé. Dans ce cas, nous aurions besoin d'un grand nombre de steamers pour protéger nos pêcheries, en excluant les pêcheurs des Etats-Unis de nos eaux municipales, et pour cela il faudrait une somme d'argent considérable. Ce serait par conséquent une précaution très sage d'avoir les moyens nécessaires sous la main.

On ne doit pas oublier que c'est l'abandon des pêcheries canadiennes en faveur des américains, de 1854 à 1866, que nous a valu le traité de réciprocité, qui a été si profitable aux classes commerciale et agricole de la population de la Dominion, tandis que les pêcheurs canadiens, n'ont rien reçu en retour, si ce n'est l'avantage très contesté de pouvoir rendre leur poisson aux Etats-Unis franc de droit.

Le Dr. Marsden dit qu'il était convaincu que le gouvernement agirait dans cette affaire comme il sera prié de le faire, du moment que la chose lui aura été représentée.

Et l'assemblée se sépara vers 4.15 p.m.

LA REQUÊTE DU CONSEIL DU BUREAU DE COMMERCE DE MONTRÉAL.

BUREAU DE COMMERCE,
Montréal, 14 Nov. 1878.

A l'Hon. J. C. POPE,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le conseil de ce Bureau a eu pendant longtemps, sous sa considération, la question très importante de relier, par des communications télégraphiques, l'Ile d'Anticosti et les Iles de la Magdeleine aux grandes lignes télégraphiques des côtes de Gaspé, de l'Ile du Prince Edouard, du Cap Breton, etc., etc.

Ce sujet, qui, dans l'opinion du Conseil, est un des sujets les plus sérieux qui puissent occuper l'attention du gouvernement, a été exposé d'une manière marquée par l'Hon. P. Fortin à une assemblée de ce bureau, à laquelle assistaient aussi des membres de la commission du Hâvre. Les détails de ce projet, éclairci par une carte, préparée avec soin, qui montre les différentes routes projetées, ont été plainement développés et expliqués par cet Hon. Monsieur.

Le Conseil pense qu'il ne peut recommander trop fortement, à vous Honorable monsieur, qui vous trouvez placé comme le gardien naturel des intérêts maritimes de la Dominion, la grande importance de ce sujet, et en ce faisant, il vous prie de prendre note de tous les naufrages soit partiels, soit complets qui ont lieu tous les ans, sur l'Ile d'Anticosti ; et une liste contenant les noms et les dates de vingt des naufrages les plus désastreux qui soient arrivés depuis l'année 1860, dont douze furent des pertes totales est annexée à cette requête. Un des navires mentionnés dans cette liste, le steamer de la malle royale, " le North American," a été jeté à la côte, le 26 juin 1867, et il est resté dans cette position périlleuse plus de deux semaines sans qu'on pût donner des nouvelles de ce sinistre à Québec et à Montréal, et pendant tout ce temps, les passagers et l'équipage vivaient sous des tentes ou dans des huttes sur l'Ile. Dans d'autres cas, des vaisseaux ont fait naufrage dans l'automne, et ils ont été considérés comme perdus corps et biens, mais le printemps suivant les survivants du naufrage ont été trouvés sur l'Ile, et il a été prouvé que, s'il eut été possible de faire connaître la position de leur vaisseau, à temps, tous auraient pu être sauvés, un grand nombre de ces vaisseaux étant restés à la côte pendant cinq à six jours, sans avoir reçu beaucoup d'avaries ; ce n'est que plus tard qu'ils avaient été brisés par les tempêtes. Il suffit de citer un cas en particulier. Le steamship " Lac Mégantic," de la ligne Beaver, quitta Québec, le matin du 20 juillet dernier, et, à minuit du 22 fut jeté à la côte sur l'Ile d'Anticosti, à sept milles à l'est de la pointe sud ; Il y avait quatre vingt personnes à bord, et une cargaison valant $200,000. Heureusement qu'une petite goëlette, à peine capable de tenir la mer, fut trouvée à la pointe sud et c'est sur cette embarcation que le capitaine et quelques hommes de son équipage s'embarquérent, le 26, et ils arrivèrent après un voyage périlleux le 29, à Gaspé d'où ils purent télégraphier. Il est bien connu de vous, comme de raison, que ce beau steamer évalué à $300,000, fut totalement perdu. On pourrait encore citer d'autres cas de vaisseaux qui ont été perdus complètement, quand selon toute probabilité, ils auraient pu être sauvés si les secours nécessaires leur étaient arrivés en temps opportun, et la valeur d'un seul de ces vaisseaux est plus grande que le coût total du projet télégraphique proposé.

Le premium d'assurance sur les navires allant à la mer ou en venant, pendant la saison de l'automne, forme un item sérieux de dépenses qui réagit d'une manière adverse aux intérêts des exportateurs et aux importateurs par la voie du fleuve St. Laurent ; fréquemment même c'est un obstacle insurmontable à l'expédition de chargements par cette voie. Mais il y a raison de croire que, si des moyens de porter secours aux vaisseaux naufragés d'une manière prompte et efficace sont adoptés, en se servant du système télégraphique projeté, les risques de la mer devraient notablement diminués et les taux d'assurance baisserait en proportion, et ainsi les avantages que ce pays retirerait de ce projet compenseraient et même bien au delà de la dépense qu'il faudrait faire pour le mettre à exécution.

Pour conclure, le Conseil, ajoutera qu'il espère ardemment que le sujet qu'il a maintenant l'honneur de mettre devant vous, attirera l'attention de gouvernement, et il ne doute pas que la classe mercantile n'ait la satisfaction de voir cet ouvrage se commencer sous le plus court délai possible.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) HENRY LYMAN,
Président.

LISTE des principaux naufrages de vaisseaux océaniques sur l'Ile d,Anticosti.

Lord Warrish	naufrag s	le 11 Déc. 1860.
Commerce	"	le 2 Mai 1861.
Neva	"	le 29 Mai 1863.
James Glasson	"	le 16 Sept. 1813.
Able Seaman	"	le 12 Avril 1864.
Navire Shard	"	le 5 Août 1865.
S. S. North American	"	le 26 Juin 1867.
Tadousac	"	le 4 Nov. 1867.
Tanari	"	le 25 Juil. 1870.
Clutha	"	le 20 Sept. 1370.
Russia	"	le 6 Déc. 1870.
Lac Huron	"	le — Nov. 1871.
Tadmor	"	le 5 Mai 1872.
Royal Charter	"	le 5 Mai 1872.
Barq. Agda	"	le — Août 1872.
Navire Shandon	"	le 9 Oct. 1824.
Barq. Northumbria	"	le 6 Nov. 1877.
S. S. Lac Mégantic	"	le 22 Juil. 1878.
City of Manitowac	"	le 19 Août 1878.
S S. Vindolana	"	le 20 Août 1878.

Douze de ces navires ont été complétement perdus.

REQUÊTE DU CONSEIL DU BUREAU DE COMMERCE DE QUÉBEC.

BUREAU DE COMMERCE,
Québec, 28 décembre 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de m'adresser à vous, de la part du conseil du Bureau de Commerce de Québec, sur le sujet des communications télégraphiques avec l'Ile d'Anticosti et les autres Iles du golfe et du fleuve St. Laurent, et la côte nord jusqu'à Forteau ; c'est une entreprise de la plus grande conséquence pour les intérêts de la marine et des classes commerciales de la Dominion.

Il serait inutile de vous détailler au long ici les désastres et les immenses pertes qui sont arrivés durant la dernière décade sur l'Ile d'Anticosti et dans les postes inférieurs du flenve St. Laurent, dont la plus grande partie aurait pu, nous le croyons, être évitée, s'il avait existé dans ces passages un système général de communications télégraphiques, mais ce conseil ne peut s'empêcher de vous représenter combien il est désirable qu'il soit pris des mesures pour établir un système complet de communications télégraphiques, comme celui qui est proposé par l'honorable P. Fortin, lequel aura l'effet de diminuer les pertes maritimes, de donner plus de sureté pour les équipages et les passagers, et d'améliorer notre grand cours d'eau.

En vous priant respectueusement de vouloir bien prendre le sujet de cette requête en votre plus sérieuse considération.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Sa signature) JOSEPH SHEHYN,
Président.

A L'HON. J. C. POPE,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.